
Mc Donnell Douglas
A-4Q & A-4E SKYHAWK
Serie Aeronaval # 24
3-A-215
NAVAL
JORGE F. NÚÑEZ PADÍN



Puesta en marcha de los A-4Q 0657/3-A-304 y 0658/3-A-305 armados para práctica de tiro, durante la 4° Etapa de Mar. Atrás, en primer término el destructor ARA (D-23) "Domecq García", a la izq. el ARA (D-24) "Storni" y a la der. el ARA (D-29) "Piedrabuena". Golfo San Jorge, Agosto 1979. (Colección Juan Cicalesi)

McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk 0655/3-A-302, que tiene en su haber la participación en los operativos Tronador, Rosario y Campaña de Malvinas. Museo de Aviación Naval, 26 de Julio del 2007. (Jorge Núñez Padín)

Serie Aeronaval # 24
Mc Donnell Douglas A-4Q & A-4E SKYHAWK

JORGE FÉLIX NÚÑEZ PADÍN / SEPTIEMBRE 2008



Dedicado a la memoria del Capitán de Navío Eduardo Alimonda y del Teniente de Fragata "Robbie" Loubet Jamber

SERIE AERONAVAL N° 24

"McDonnell Douglas A-4Q & A-4E SKYHAWK"

Autor: Jorge Félix Núñez Padín

Editor responsable: Jorge F. Núñez Padín.
E-mail: jfnpadin@yahoo.com

Perfiles Color: Javier Ruberto
E-mail: javoruberto@gmail.com

Diagramación y Armado: Emiliano Monachesi/CEMYK S.H.
E-mail: taller@cemyk.com

Fecha de catalogación Septiembre de 2008.

Hecho el depósito que marca la Ley 11723. Prohibida la reproducción total o parcial, por cualquier medio sin la autorización escrita del editor.

Agradecimientos: Henk "Rico" Angermann, Capitán de Navío (RE) VGM Rodolfo Castro Fox, Juan Carlos Cicalesi, Fernando Jara, Teniente de Navío Ing. (R) Jorge Milanese, Sebastian Novaís, Luciano Palermo, Marco Pennings/Scramble, Capitán de Navío (RE) VGM Alberto Philippi, Santiago Rivas y Gary Verver/Skyhawk Association.

Portada : El Teniente de Corbeta Luque junto al A-4Q Skyhawk 0658/3-A-305 tras finalizar un vuelo de instrucción. Base Aeronaval Comandante Espora, 07.06.84 (Jorge Núñez Padín).





El Teniente de Navío Italo Lavezzo piloto de pruebas de la "Comisión A-4B", luego de completar vuelo inicial a bordo del 0654/3-A-201. Tulsa (Oklahoma), Julio 1971. (Colección Juan Carlos Cicalesi)



Skyhawk 0659/3-A-206 en Comandante Espora durante una inspección rutinaria, con drops de 400 galones. (vía Javier Ruberto)



Skyhawk 0664/A-211 en la plataforma de Comandante Espora, con un soporte PMBR en estación central. (Colección Juan Carlos Cicalesi)



Luego de verificarse impacto del estrobo contra el lanzacohetes LAU-32G, se retiraron los drops de 300 galones, para filmar el catapultaje. PAL "25 de Mayo", 14.10.72. (vía Javier Ruberto)

HISTORIA

Aún cuando el Skyhawk comenzó su carrera operativa a comienzos de la década del setenta, la Armada Argentina venía considerando su incorporación desde varios años atrás. Sin dudas esto se remonta a Octubre de 1955, con el diseño del futuro grupo aéreo embarcado. La planificación del Comando de la Aviación Naval, tomando en consideración distintos factores, preveía la activación de dos a tres escuadrillas de combate embarcadas. En cada caso se juzgaba necesario disponer de al menos una escuadrilla para las misiones de ataque diurno y nocturno con aviones Douglas AD-5 Skyraider, que además resultaba apto para tareas de torpedero, reconocimiento y exploración. Las gestiones para la compra de al menos doce Skyraider no encontraron eco con la US Navy, que recién para 1959 podía considerar la venta del AD-3C Skyraider.

La falta de interés de los Estados Unidos para facilitar la entrega de un portaaviones del tipo USS "Saipan" -que serviría de base al proyectado grupo aeronaval de Corsairs, Panthers y Skyraiders - llevó a la compra del HMS "Warrior", que se transformó en el ARA (V-1) "Independencia". No obstante el resultado adverso, la Aviación Naval continuó con su intención de equiparse con el potente Douglas Skyraider. Inclusive varios pilotos navales completaron el curso de vuelo en este avión a comienzos de la década del sesenta. Más aún el Plan de Reequipamiento Trienal 1965-1967, preveía la incorporación de doce A-1H Skyraider en 1965. Sin embargo la transferencia de ciento trece Skyraiders a Francia y el empleo masivo de estos aviones en la campaña del Sud-Este Asiático, impidieron definitivamente estos planes. A modo de compensación, se recibió en 1964, una contraoferta por la provisión de cierta cantidad de A-4A reacondicionados por la Douglas, la cual fue rechazada. Dos años después, tras la desactivación de los F4U Corsair y ante la inminencia del retiro de los F9F Panther, adquirió máxima prioridad la compra de aviones de ataque. Para ese entonces la Fuerza Aérea Argentina, recibía sus primeros A-4P Skyhawk destinados a la V° Brigada Aérea. Los intentos de la Armada para incorporar una cantidad similar de aviones del mismo modelo, fracasaron al agotarse el stock liberado para la exportación. Nuevamente, una opción ahora por treinta A-4A Skyhawk reacondicionados sería descartada, en vista de sus inferiores performances.

Para salvar la situación, las dos escuadrillas aeronavales de ataque fueron equipadas con aviones de adiestramiento artillados, los T-28 Fennec y los MB-326GB. Para 1968 cuando se tomó la decisión de incorporar un nuevo portaaviones, se efectuaron gestiones en paralelo para la compra de diez monoplazas A-4F y dos biplazas TA-4F (1), pedido que no encontró eco favorable en Washington. Esta situación era conocida por el gobierno británico, el cual hizo conocer su renovada predisposición para re-equipar a la Aviación Naval. Las opciones incluían desde el potente De Havilland Sea Vixen FAW.1, al revolucionario Hawker Siddeley Harrier GR.1. Este último despertó vivo interés en la Aviación Naval que tuvo la oportunidad de evaluarlo en Septiembre de 1969. De hecho el Harrier fue el primer avión en aterrizar a bordo del nuevo portaaviones ARA (V-2) "25 de Mayo", mientras navegaba por aguas del Atlántico Norte en su crucero hacia Argentina. Se formalizaron negociaciones para la adquisición de hasta doce aviones, con entregas a partir de 1971(2). Sin duda esta circunstancia modificaría la postura del gobierno de EE.UU., y es así que la prensa local informó el 15 de Mayo de 1970 de la venta de dieciséis A-4B Skyhawk por un total de U$ 5 millones para la Marina Argentina. Este importante monto, no obstante era del orden del 10% del contrato que se negociaba con la Hawker Siddeley.

De acuerdo a los términos del contrato Case AR-BBP-PO bajo modalidad FMS-Foreign Military Sale se autorizó no sólo la venta de dieciséis A-4B Skyhawks provenientes de la reserva de la U.S. Navy, sino lo más importante, un amplio programa de modernización y reacondicionamiento a cargo de la Tulsa Rework Facilities, división de la McDonnell Douglas(3). El Capitán de Fragata Aviador Naval Sergio Trenchi fue designado Jefe de la Comisión A-4B. Una de sus primeras tareas fue realizar la selección de los aviones que se encontraban almacenados en el MASDC/Davis-Monthan; este proceso denominado "In site survey" se desarrolló entre el 8 al 21 de Agosto de 1970. En definitiva el contrato entre la McDonnell Douglas y la Armada Argentina fue firmado el 21 de Septiembre de 1970, una vez acordados los alcances del Aircraft Modification and Reaconditioning Agreement (No. DAC 70-97-T). Los aviones comenzaron a llegar a las instalaciones de Tulsa para el mes de Diciembre, siendo el primero de ellos, el que luego sería el 3-A-202 el día 7. Cada aeronave fue desarmada y todos sus componentes fueron revisados, reparados y en muchos casos reemplazados. Esto demandaba un promedio de nueve meses, lo cual da una idea de lo extenso del proceso de conversión al modelo A-4Q. El Skyhawk 3-A-201 fue el primero en ser completado, lo que ocurrió el 26 de Agosto de 1971.El Jefe del Grupo de Alistamiento era el Capitán de Fragata Alfredo McDougall, quien contaba con la colaboración de los Capitanes de Corbeta Ingenieros Roberto Fernández Beret y Raúl Gómez Roca. Los elementos distintivos del A-4Q Skyhawk eran el pack de nueva electrónica Collins, la modificación de sus alas con spoilers y sobre todo la instalación de reactores Wright J65 Dash 20 en condiciones de Zero Time. Una vez que los aviones salían de la línea de montaje, eran recibidos en vuelo por personal naval de la "Comisión A-4B en los Estados Unidos", en tanto que el Teniente de Navío Italo Lavezzo se desempeñó como piloto de pruebas. En promedio se volaban un total de diez horas por avión, incluídas las de aceptación y de traslado desde Tulsa. Este proceso se realizó sin mayores contratiempos. Solamente puede mencionarse la falla del reactor J65 durante un vuelo de prueba sobre Tulsa del Skyhawk 3-A-203 en Septiembre de 1971; y la ingestión en tierra de cuerpos extraños del 3-A-208, que obligó a reemplazar al motor J65 n° 610018.



En 1968 la Aviación Naval analizó la incorporación del Sea Vixen como su primer reactor embarcado, visto el desinterés de EE.UU. en venderle doce T/A-4F. (Royal Navy)





Imágenes del ingreso de los A-4Q Skyhawk a Comandante Espora, a principios de Marzo de 1972. (Colección Jorge Núñez Padín)

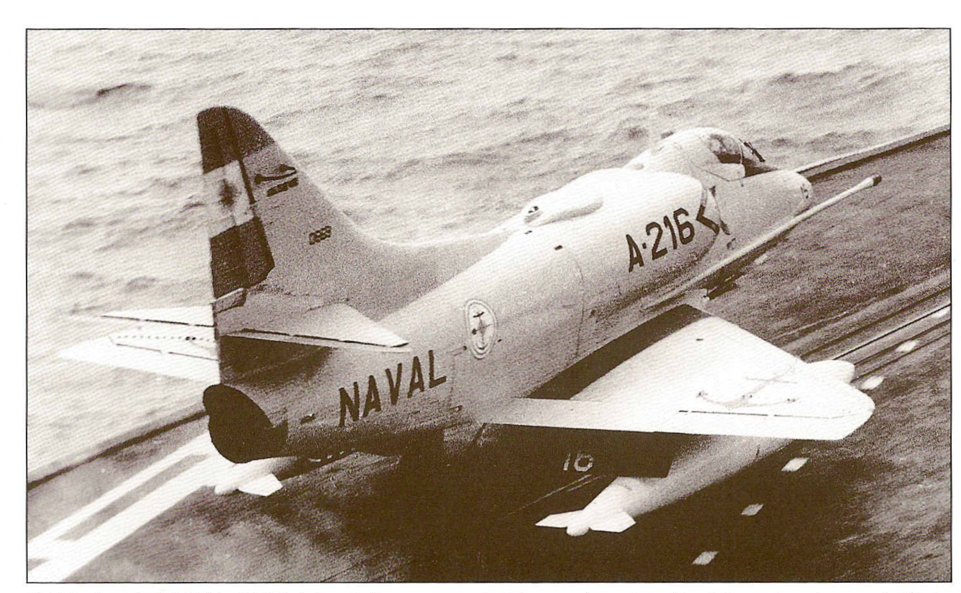
En un comienzó la Armada Argentina adquirió otros cuatro A-4B Skyhawks completos para ser utilizados como fuentes de repuesto. Con posterioridad, por el costo de una turbina se compraron cuatro aeronaves más, las que fueron seleccionadas en Septiembre de 1971(4). Estos aviones fueron adquiridos –como los anteriores- en condición "As is, Where is" se encontraban en Davis Monthan, donde fueron desarmados, preservados y embalados para su envío hacia Mayport. Las turbinas (serials 610018,610700, 611654 y 612056) por su lado se enviaron hacia la NARF Quonset Point para su conversión al modelo Dash 20. Es interesante destacar que mediante adendas al contrato original, se contrató la modificación de dos aviones de repuesto, con la provisión e instalación de spoilers en sus alas así como de la modificación de la sección delantera del fuselaje al standard A-4Q pero sin provisión de equipos. Esto se hizo aunque no se prevía inicialmente la puesta en servicio de ninguno de los aviones de reserva.

La Aviación Naval había previsto la incorporación de distintos equipos para aumentar la capacidad de sus nuevos aviones. Así se efectuó un requerimiento a la US Navy por seis equipos para reabastecimiento aéreo "Buddy packs" (5), el cual fue rechazado ya que los mismos eran escasos y tenían gran demanda. Se analizó en consecuencia la compra de equipos nuevos Sargent Fletcher 31-300 ó Douglas Model 55-4700. Esto tampoco se concretó por falta de interés del fabricante en construir menos de seis unidades. La Comisión Naval Argentina finalmente logró adquirir tres equipos Sargent Fletcher vía Israel (6). No hubo inconvenientes para la venta de tres turbinas de puesta en marcha aerotransportadas. Muy significativa fue la compra de misiles AIM-9B Sidewinder, según el contrato Case FMS / AR-BBP-PO, procedentes de la US Navy. De tal forma los A-4Q introducían esta tecnología en el país. Debido a retrasos no alcanzaron a ser embarcados estos misiles a bordo del portaaviones y solamente alcanzaron a entregarse cuatro ítems, entre ellos lanzadores Aero 3A y adaptadores Aero 1A.

Mientras se organizaban esas actividades, en el país comenzó el adiestramiento del personal asignado a la futura unidad. Un grupo de ocho pilotos a las ordenes del Capitán de Corbeta Eduardo Invierno inició la etapa de instrucción en el seno de II Escuadrón de la V° Brigada Aérea. En los meses de Enero y Febrero de 1971, se cumplieron desde Villa Reynolds un promedio de 25 horas por piloto en los A-4P Skyhawk. Semanas más tarde, el mismo grupo fue trasladado a NAS Lemoore (California), iniciando una fase de adiestramiento avanzado en el mes de Abril con el escuadrón VA-127 "Royal Blues". Una vez completada esta etapa en Agosto, se realizaron los vuelos de calificación para operaciones embarcadas a bordo del portaaviones USS (CV-43) "Coral Sea". A partir del momento en que comenzaron a recibirse los aviones propios, estos fueron trasladados en vuelo hacia NAS Cecil Field (Florida) compartiendo las instalaciones del escuadrón VA-45 "Blackbirds" a las órdenes del Captain John Paganelli, con apoyo logístico de la NAS Jacksonville (Florida). El último A-4Q Skyhawk arribó el 8 de Diciembre de 1971; en promedio se volaron alrededor de diez horas por aeronave en EE.UU. Al finalizar este proceso la Armada contaba con una decena de pilotos totalmente calificados, con adiestramiento secundario cumplido y en capacidad para trabajar como instructores de cuatro nuevos pilotos en Argentina. La instrucción del personal de tierra, específicamente en lo relativo



El flamante A-4Q 0658/3-A-205 alistado para una de las primeras prácticas de bombardeo, con un rack PMBR A/A37B-3 con bombas Mk.75 de 25 libras. Base Aeronaval Comandante Espora, Abril 1972. (COAN)

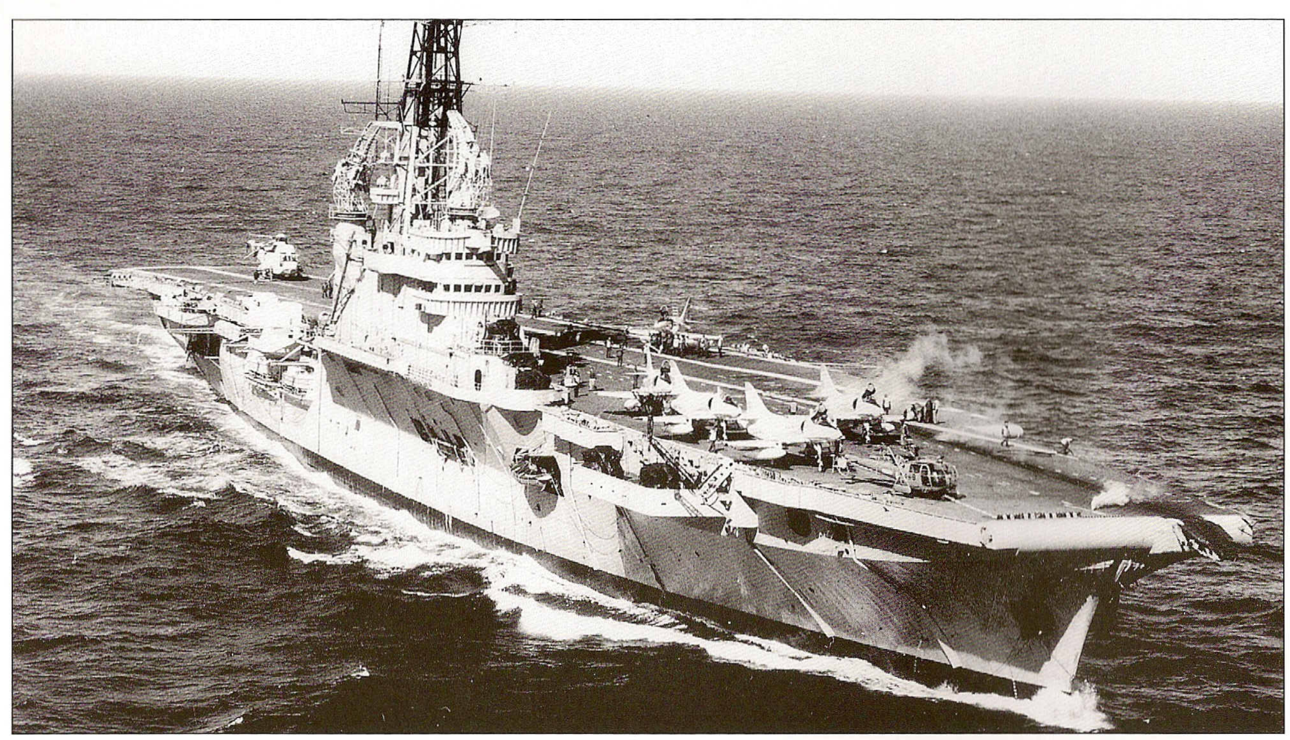


El Skyhawk 0669/A-216 inicia el despegue asistido por la catapulta del portaaviones el 12 de Octubre de 1972, durante el desarrollo de la 5° Etapa de Mar. (Omar Schibb)

a la planta de poder se realizó en el Naval Air Maintenance Detachment/US MCAS El Toro (California) y en el Naval Air Rework Facility de NAS Quonset Point

El 10 de Enero de 1971 el portaaviones ARA (V-2)" 25 de Mayo" al mando del Capitán de Navío Mario Hoffmann soltó amarras en Puerto Belgrano, iniciando una navegación hacia Mayport (Florida), en donde serían embarcados un total de veinticuatro Skyhawks. Entre los ejemplares operativos, cuatro subieron a bordo totalmente preservados (0654/3-A-201,0657/3-A-204 sin motor, 0660/3-A-207 y el 0662/3-A-209); del mismo modo se embarcaron cuatro A-4B. Entre otros pertrechos se encontraban alrededor de seis mil ítems de repuestos y equipos varios, que totalizaban unas doscientas toneladas de carga. Además se contabilizaron trescientas cincuenta y una bombas Mk.81/.82/.83. Para soportar la futura operación embarcada de los Skyhawk, se adquirió e instaló una planta de producción de oxígeno líquido (LOX) a bordo del PAL "25 de Mayo". La nave insignia de la flota regresó con su valiosa carga el 3 de Marzo de 1972. De inmediato los aviones fueron desembarcados, recorriendo por tierra unos veinte kilómetros hasta la Base Aeronaval Comandante Espora. La recepción de todo el material aéreo, se efectivizó mediante acta fechada el 27 de Marzo. Quedaba constituída la 3° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque a las ordenes Capitán de Corbeta Eduardo Invierno, integrada a la Escuadra Aeronaval N°3 con asiento en la Base Aeronaval Comandante Espora (Bahía Blanca). Los Skyhawk arribaron al país con sus características pintadas, las que debido a un error administrativo se superponían con la de los T-28 Fennec de la 2° Escuadrilla Aeronaval de Ataque, también con asiento en la Base Aeronaval Comandante Espora. Durante un lapso de tiempo, mientras se resolvía la situación y para evitar confusiones los Skyhawk volaron solamente con el numeral pintado. Durante el primer año de operación, se planificó el uso de una cantidad reducida de aviones. Como se mencionó antes cuatro aeronaves fueron recibidas en estado de preservación, a las que se sumaron otros cuatro Skyhawk (0655/3-A-202,0658/3-A-205,0666/3-A-213 y 0668/3-A-215) los que serían incorporados a la actividad a lo largo del año, con objeto de ir desfasando las fechas de revisión PAR. El promedio de aviones en servicio durante 1972 fue de nueve con el 80% de la planilla de personal cubierta. Los cuatro aviones adquiridos para repuesto y preservados quedaron a cargo del Arsenal Aeronaval N°2, estipulándose que los planeadores se debían reservar para su empleo en caso de averías. Especial mención se hizo de las dos alas equipadas con spoilers. Como back-up se incorporaron también ocho motores J65-W20.

El 16 de Marzo, la escuadrilla dio inicio formal a su actividad de vuelo, con el desarrollo del primer tema de instrucción para los seis nuevos pilotos: el Capitán de Corbeta Horacio Estrada, el Teniente de Navío Eduardo Marty y los Tenientes de Fragata Axel Adlercreutz, Roberto Agotegaray, Daniel Dottis. Durante la 3° Etapa de Mar de la Flota, en Julio de 1972, se efectuaron los primeros ejercicios efectivos de "toque y siga", mientras el portaaviones navegaba en la zona de El Rincón. En ocasión de la 4° Etapa de Mar, del 14 al 26 de Agosto se produjo el primer enganche a bordo del portaaviones en navegando a lo largo de la costa del Sur de la provincia de Buenos Aires. Lo realizó el Capitán Invierno, el 14 Agosto de 1972 al mando del A-4Q 0654/3-A-201. Dos días más tarde, se verificaría el primer catapultaje



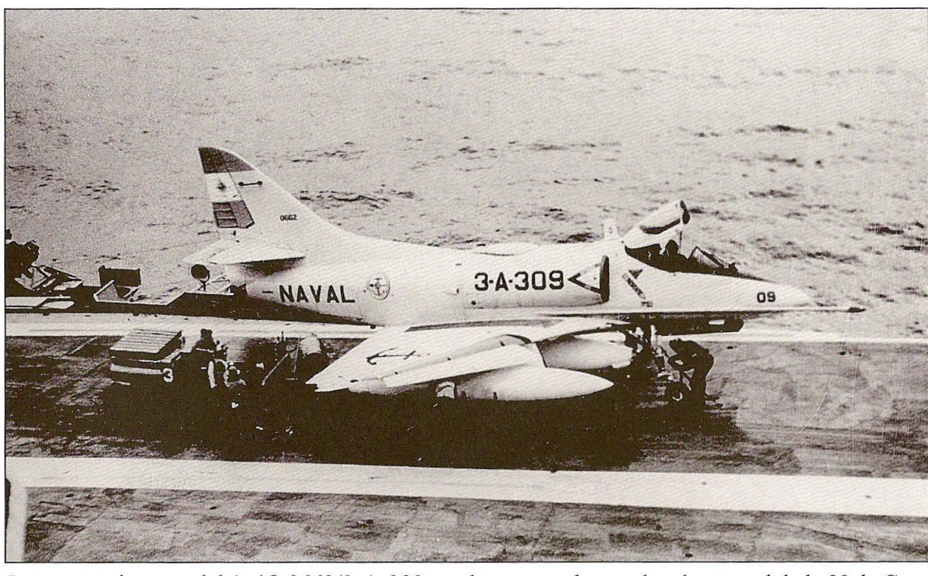
Portaaviones ARA (V-2)"25 de Mayo" navegando en aguas de la zona "El Rincón", durante la Quinta Etapa de Mar, con varios Skyhawk en cubierta. (Omar Schibb)

desde el ARA (V-2) "25 de Mayo". El adiestramiento embarcado de los pilotos continuó durante la 5° Etapa de Mar, que se extendió desde el 12 al 14 de Octubre. Se efectuaron un total de cuarenta enganches con cinco aviones (7), pruebas de catapultaje con cargas externas hasta 18500 libras y una exhibición para el Comandante en Jefe de la Armada Almirante Natal Coda. La última actividad embarcada se desarrolló en el mes de Diciembre, cuando el portaaviones realizó una navegación para recalificar pilotos. Estas actividades se cumplieron sin mayores incidencias, con excepción de algunas averías causadas por los estrobos en la fase de catapultaje. El único incidente serio tuvo lugar en tierra el 26 de Octubre, pocos instantes después de replegar el tren de aterrizaje, el Skyhawk 0659/A-206 tripulado por el Teniente de Navío Ruiz perdió altura bruscamente. La aeronave se deslizó un trecho sobre sus drops para ganar nuevamente altura, tras lo cual se aterrizó sin inconvenientes, observándose que los tanques externos estaban destruídos. A contar del 18 de Abril hasta el momento del incidente, el Teniente Ruiz había acumulado solamente 73,8 horas de vuelo, adjudicándose el hecho a la escasa experiencia. Como consecuencia de ello, se planificó asignar 1900 horas de vuelo para la escuadrilla durante 1973. La introducción del A-4Q Skyhawk modificó sustancialmente la composición del grupo aeronaval embarcado, ya que la modesta capacidad que ofrecían los T-28 Fennec servía hasta entonces, fundamentalmente para mantener cierto nivel de adiestramiento. La 3° de Caza y Ataque constituía un verdadero sistema de armas con múltiples capacidades, que otorgaba a la Flota de Mar una ventaja sustantiva en la región.

A las 11:16 horas del 16 de Enero de 1973 despegó para un tema de adiestramiento la sección compuesta por el Capitán de Corbeta Carlos Ruiz (líder) a bordo del 0662/A-209 con el Teniente de Fragata Mario Peña como numeral en el 0669/A-216. Durante el vuelo de instrucción a 17000 pies se ejecutó un rizo en formación, momento en el cual el Teniente Peña entró en tirabuzón, probablemente por apertura despareja de los slats. Dada la emergencia el piloto acciona el asiento eyector, pero falleció al engancharse el tubo de la máscara de oxígeno. El avión impactó contra el suelo en un ángulo de 90° en el Km.26 de la Ruta 33, quedó completamente destruído. El Teniente de Fragata Peña –que se había distinguido con medalla de oro por su rendimiento durante el curso de Piloto Aviador Naval- tenía una experiencia de 935 horas de vuelo, de las cuales 68,2 en el Skyhawk. A mitad de año se produjo otro accidente fatal de similares características. En efecto el 25 de Junio se encontraban volando sobre el mar al Sur de Monte Hermoso a 13000 pies, la sección compuesta por el Teniente de Navío Eduardo Marty con el 0668/A-215 y por el Teniente de Fragata Roberto Curilovic con el 0667/A-214. La sección inició un rizo en formación, perdiéndose el contacto durante el transcurso de la maniobra, estimándose que el 0668/A-215 impactó en el mar a unas 48 millas sobre el radial 120° de Comandante Espora. Dos días más tarde los cazaminas ARA (M-5) "Chaco" y ARA (M-6) "Formosa" detectaron la posición del avión, extrayendo del fondo del mar algunas partes del mismo y su motor. Nunca fue hallado el cuerpo del Teniente Marty, quien claramente alcanzó a eyectarse, dado que se encontraron el asiento, techo de la cabina intacto y su casco. Este era otro excelente piloto -distinguido con medalla de oro en la Escuela de Aviación Naval- con 2746 horas de vuelo, que había cumplido el año anterior el curso en Skyhawk, al mismo tiempo que se desempeñaba como Segundo Comandante de la 2° Escuadrilla Aeronaval de Ataque. El 30 de Abril de 1974 se produjo otro grave incidente en vuelo, del que tomó parte el Teniente de Fragata Roberto Curilovic en el 0658/3-A-305 como líder, junto al Teniente de Navío Augusto Bedacarratz en el 0667/3-A-314. En el instante en que se realizaba un tonel hacia la derecha, colisionaron en vuelo ambos aviones. El Skyhawk 0667/3-A-314 sufrió la pérdida completa de la sección de proa y lanza de reabastecimiento; en tanto que la otra aeronave quedó con serios daños en el estabilizador horizontal y cola volante. A pesar de ello, lograron aterrizar con seguridad. El factor común de estos tres graves incidentes, es que ocurrieron mientras se impartía instrucción a pilotos que estaban en fase de adaptación al Skyhawk. Del análisis de los accidentes fatales de los Tenientes



Línea de vuelo de la 3° de Caza y Ataque encabezada por el A-4Q 0662/A-209, en ocasión de ejercicios junto a los MB-326GB de la 1° de Ataque. Base Aeronaval Comandante Espora, Octubre 1973. (COAN)

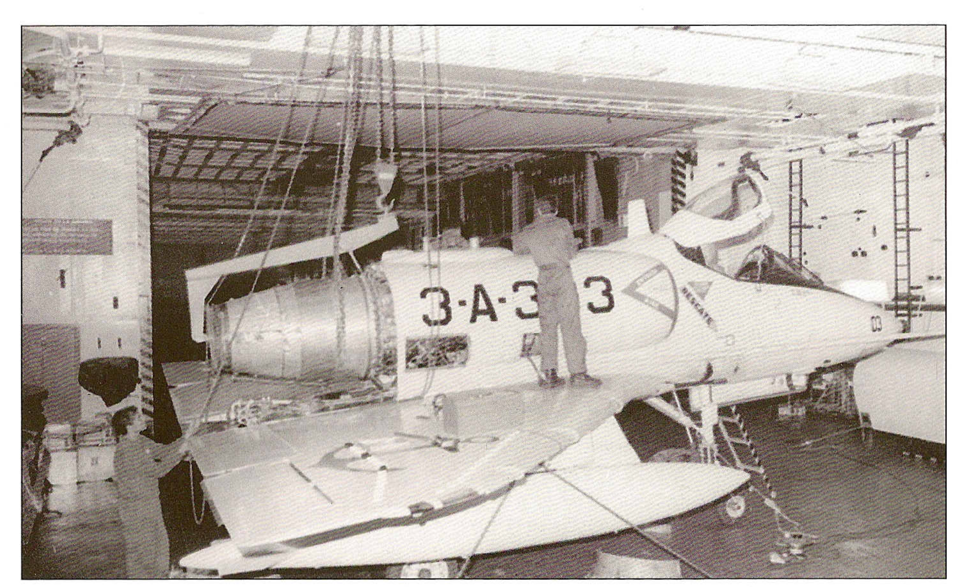


Interesante imagen del A-4Q 0662/3-A-309 con la escarapela naval y el numeral de la 3° de Caza y Ataque., alistada en configuración "Fusil" ó tanquera. A bordo del ARA"25 de Mayo", Mayo 1974. (COAN)

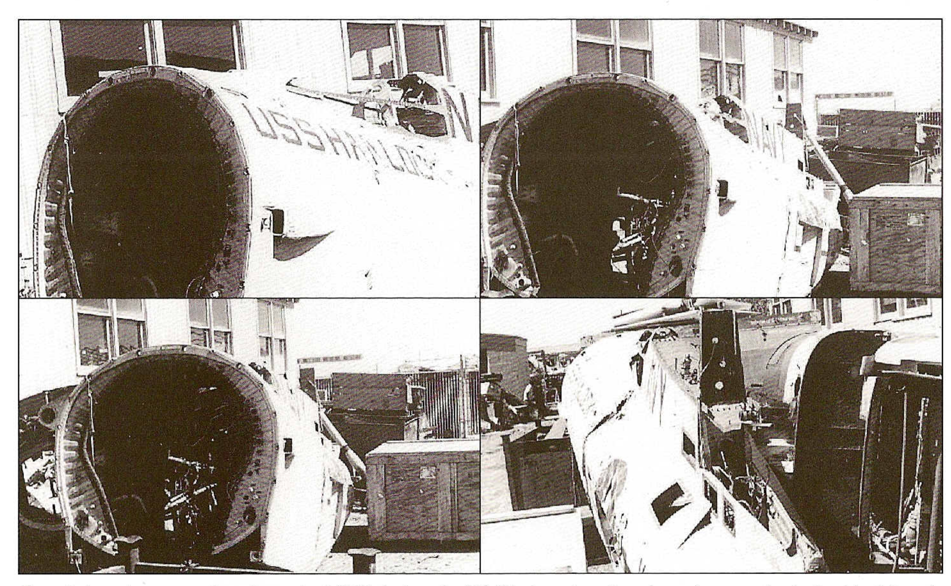
Marty y Peña, resultó como causa más probable la pérdida de control de la aeronave en algún momento crítico de la maniobra que estaban ejecutando, el rizo. En el otro incidente, ocurrió la colisión aérea mientras practicaban un tonel en formación. En los tres casos mencionados y como factor concurrente, fue decisiva la ausencia de un piloto instructor que tomara el control de la aeronave. Esta circunstancia puso de relieve la conveniencia de disponer de Skyhawk biplazas. Por ese entonces resultaba imposible la incorporación de dos biplazas dado que se requería una inversión no menor a los U$ 6 millones. Es así que tomando en cuenta las dificultades de más arriba para 1974 se decidió que los pilotos a incorporar el próximo año, realizaran el curso de adaptación en biplazas TA-4J Skyhawk de la US Navy. Entre Enero a Abril de 1975 los Tenientes de Navío Rodolfo Castro Fox, Jorge Colombo y el Teniente de Fragata Carlos Sánchez Alvarado recibieron instrucción inicial durante treinta y cinco horas en los escuadrones VT-21 y VT-22. De acuerdo a los informes elevados por estos pilotos la experiencia del curso efectuado fue positiva, resaltándose como ventaja la posibilidad de realizar maniobras críticas con un instructor en el puesto trasero.

En Agosto de 1976 personal de la Aviación Naval fue destacado con la Royal Australian Navy, con objeto de conocer la experiencia que desde 1969 tenían en el empleo del A-4G Skyhawk, a bordo del HMAS (R21) "Melbourne" de dimensiones comparables al ARA "25 de Mayo". El Capitán de Corbeta Lavezzo tuvo oportunidad de conversar con el comandante del 805° Squadron Lt.Cdr. B.J. Diamond sobre el uso de los estrobos descartables, enganches descentrados –situación que había provocado la pérdida del A-4Q 0666/3-A-313- así como del resultado de los cables de frenado. En 1973 se habían comprado cables de frenado de acero 8182A a la marina australiana, los que se reemplazaban tras ochocientos enganches o un año de uso. Se pudo apreciar que el adiestramiento era más intenso, puesto que durante el transcurso de una semana, un piloto efectuaba en promedio unos cincuenta enganches. El porcentaje de escapes y bolters era prácticamente similar entre ambas marinas. Quedó en evidencia de todas formas que la operación de reactores desde navíos de reducidas dimensiones como los de las clases Majestic o Colossus era sumamente delicada. Además de una comparativa con el HMAS (R21)"Melbourne" –que acababa de salir de un prolongado periodo de mantenimiento- , surgió que algunas de sus prestaciones eran inferiores al ARA"25 de Mayo". Así por ejemplo su catapulta además de antigua, carecía de sistema de caldera automática y tenía una longitud 20 metros mas corta .En la práctica esto suponía una restricción en el despegue del A-4G a 18500 libras de peso máximo, en tanto que el "25 de Mayo" podía catapultar sus A-4Q con un peso máximo de 22500 libras. A fines de 1976 el Comando de Aviación Naval solicitó la reactivación de las dos células de respuesto modificadas, para recomponer la línea de vuelo hasta entraran en servicio los dieciocho A-4C previstos. Este proceso databa originalmente del año anterior. Los trabajos serían ejecutados entre el TVCE-Taller Aeronaval Central y el ARV2-Arsenal Aeronaval N°2, a partir de 1977 con una inversión de U$ 170.796 (8). Debido a otras prioridades, los trabajos fueron suspendidos en 1978 y el grado de avance posterior fue muy lento. En definitiva aún cuando estos dos aviones llegaron a ser matriculados, nunca llegaron a volar puesto que sus componentes fueron utilizados como repuestos durante 1982.

En lo que respecta al mantenimiento de sus aviones la Armada



Operación de cambio de turbina al interior del portaaviones. Observar que el avión se encuentra firmemente trincado al piso. (COAN)

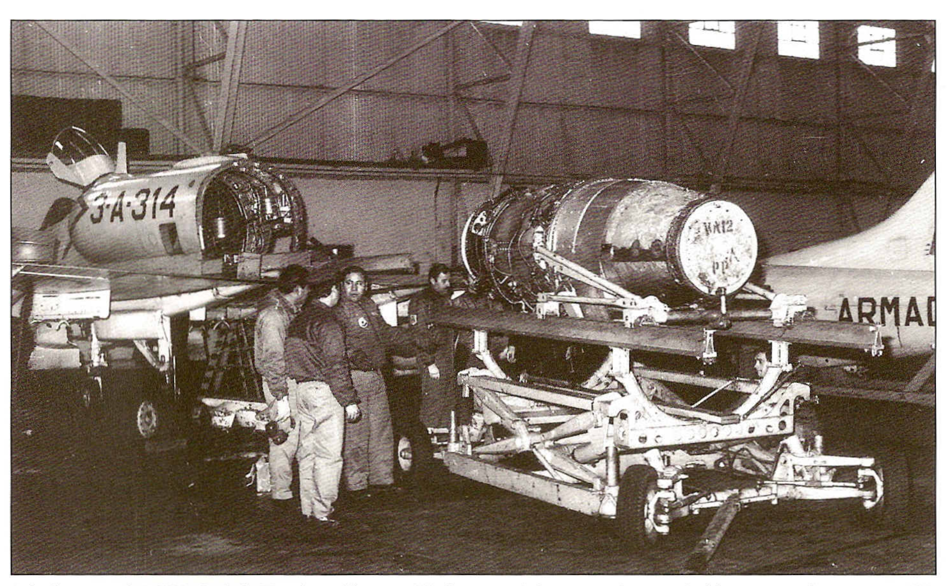


Fuselajes almacenados durante 1975 de los A-4C Skyhawk seleccionados por la Aviación Naval. Entre otros se ve un avión del VA-55 "Warhorses" embarcado en el USS "Hancock". (Colección Luciano Palermo)

Argentina adoptó con toda lógica el esquema de la US Navy, que determinaba cada veinticuatro meses una recorrida PAR-Progressive Aircraft Rework y una Inspección Calendaria cada veintiséis semanas. Como punto de partida, se consideró la fecha de culminación de los trabajos de la McDonnell Douglas al standard A-4Q, como fecha del último PAR. El plazo para la ejecución de un PAR demandaba un promedio de cuatro meses; y en forma permanente hubo al menos dos aviones en recorrida PAR. La compra inicial de repuestos, se hizo sobre la base de volar unas 2200 horas anuales o 18 meses de actividad de los Skyhawk. Ya a principios de 1974 se había tomado la decisión de comprar un lote adicional de Skyhwak, efectuándose las gestiones iniciales (9). La intención fue adquirir un lote de veinte A-4C Skyhawks al precio de U$ 53.000,00 mas gastos de alistamiento. Por estos aviones había una gran demanda por parte de las fuerzas aéreas de Chile y Argentina, dado la cual la disponibilidad era incierta. Inclusive se había concordado ya, transferir a la Fuerza Aérea Argentina doce A-4C sin recorrida por U$ 1,2 millones, según un contrato tipo DD1513 Dependable Undertaking Las gestiones fueron encaminadas en EE.UU. por el Contralmirante David De la Riva y el Capitán de Navío Haroldo Dahn de la Comisión Naval Argentina; siguiendo las condiciones de un contrato clase DD1513, es decir compra de aviones sin recorrida y su envío al país por vía marítima. Dado que la US Navy no podía proveer el necesario apoyo técnico y logístico, se inició una ronda de negociaciones con la McDonnell Douglas. Ahora el objetivo era contratar la modernización de dieciocho A-4C Skyhawk equipados con reactores Wright J-65-W-20, los cuales serian reacondicionados en el Taller Aeronaval Central con asistencia del fabricante. La entrega de estos aparatos estaba pautada para Febrero de 1976. Más interesante aún era que otros ocho aviones serían reconstruídos en las instalaciones de Tulsa, al modelo TA-4C. Esta era una versión híbrida diseñada específicamente para la Aviación Naval, que se obtenía a partir del fuselaje y alas del A-4C, con la sección de proa y cockpit nuevos del TA-4J. A partir de las ocho células, se obtendrían los mejores componentes para construir cuatro TA-4C propulsados con un reactor J-65 Dash 20. Cada uno de estos aparatos, equipado con la misma aviónica del A-4Q, tendría un costo de U$ 2,31 millones. El proyecto estipulaba la entrega del primer biplaza en Junio de 1976, dos ejemplares en Julio y el último TA-4C en Agosto de 1976(10). Con fecha 16 de Julio de 1974 el Cdr. (Ret. USN) August Schirmer de la Douglas entregó la propuesta preliminar a la Aviación Naval, informando que se había entregado una propuesta similar por A-4C para la Fuerza Aérea Argentina y otra por los mismos aviones a la Fuerza Aérea Uruguaya. Por lo tanto se sugería establecer una línea única de montaje, para todos estos aviones. Resulta interesante señalar que dado el interés de la Aviación Naval por biplazas, en Noviembre de 1974 la Lockheed Aircraft (Ontario/California) le hizo llegar su propuesta del TA-4S desarrollado para Singapur. Desgraciadamente la difícil situación política-económica que enfrentaba el país en la etapa 1975-1976, le impidieron a la Armada realizar los pagos iniciales. Las células permanecieron reservadas en depósito para la Aviación Naval durante todo 1975, pero la falta total de presupuesto culminó con la cancelación de este interesante proyecto. Tiempo después, la Armada solicitó a la US Navy la compra nuevamente de un lote de aviones A-4F Skyhawk (11). Con fecha 19 de Diciembre de 1977 el Rear Admiral Paul Boyd del USN Chief of Naval Operations, informó de la imposibilidad



Exposición del Skyhawk 0657/3-A-304 junto a una selección de armamento entre los que destacan un AIM-9B Sidewinder y dos bombas incendiarias Mk.77 Mod.5 de 235 Kgs. Aeropuerto Bahía Blanca, Mayo 1978. (Jorge Núñez Padín)



El sistema QECU-Quick Engine Change Unit, permitía reemplazar rápidamente el reactor J65, tras remover la sección posterior del fuselaje. Base Aeronaval Comandante Espora, Junio de 1978. (COAN)

de acceder al pedido, excusándose en que no había aviones excedentes disponibles para la venta; pero como informaba el Contralmirante Raúl Fitte, la razón era la poca predisposición política del Departamento de Estado hacia el gobierno argentino. Tomando en cuenta la circunstancia de que no serían incorporados mas Skyhawk, los planes del JEAN-Jefatura de Aviación Naval, determinaron mantener una actividad reducida con ocho A-4Q a partir de 1979 , solamente seis durante el año siguiente, pasando a condición de alistamiento V durante 1981. Para ese año se planificó la reactivación de la 2° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque con diez Super Etendard (12), tras juzgarse poco conveniente la adquisición de A-4M Skyhawk nuevos de fábrica. Es interesante comentar que estos planes, preveían reactivar la 3° de Caza y Ataque hacia 1984, tras firmar contrato por un nuevo avión de ataque V/STOL, el Sea Harrier FRS.I.

Las diferencias por límites territoriales en aguas del Atlántico Sur, entre Argentina y Chile, comenzaron a manifestarse hacia el último trimestre de 1977. Por lo cual la planificación respecto a los Skyhawk para el período 1978-1981 no llegó a cumplirse, dada la necesidad de disponer de la mayor cantidad de aviones, ante el previsible agravamiento de las relaciones. Las primeras manifestaciones de este estado, fueron dadas por sobrevuelos encubiertos sobre el extenso territorio austral -con escaso o nulo control del espacio aéreo. En horas del mediodía del 28 de Septiembre de 1977 el destructor ARA (D-27) "Py" navegando al Este de Santa Cruz estableció contacto radar, determinandose que se trataba de un desplazamiento aéreo no autorizado. El comandante de la Flota de Mar ordenó al Comandante de la 3° de Caza y Ataque Capitán de Corbeta Eduardo Alimonda, el despegue de dos aviones desde el ARA (V-2) "25 de Mayo" con la orden específica de interceptar, identificar y hacer aterrizar en Río Grande a la aeronave. En caso extremo, las instrucciones autorizaban su destrucción. Esta misión fue cancelada casi en el preciso momento del catapultaje, debido a que se perdió el contacto radar. Constatada la situación la Armada decidió reforzar la vigilancia sobre el litoral patagónico, estableciendo un dispositivo aeronaval que quedó encuadrado en la "Operación Rigel". La intención era impedir que aeronaves extranjeras fotografiaran a la Base Aeronaval Almirante Zar-BAEROALZAR-. Para tal propósito se desplazaron destructores que mantendrían vigilancia radar, asistida por IFF, embarcando al Oficial Interceptor que controlaría la operación. Los medios asignados para la misión fueron cinco A-4Q Skyhawk que arribaron a Trelew a partir del 3 de Febrero de 1978(13). Tres aviones destacados permanentemente en Trelew, de los cuales dos en alerta contínua con un tiempo de despegue máximo de tres minutos y medio. Los aviones se encontraban alistados en dicha condición, con el generador en contacto al interior del hangar que mantenía sus puertas abiertas, durante un período de quince horas a contar de las 06:30 a.m. Las operaciones se realizaban en forma coordinada con destructores de la flota, que ejercían la función de piquete radar y control de las operaciones. Por cuestiones políticas, durante estas operaciones de interceptación de"lobos" -designación asignada a las aeronaves incursoras- no se pudieron utilizar los misiles Sidewinder. Este operativo concluyó el 13 de Febrero con el regreso a Comandante Espora, desconociéndose el resultado del mismo.

Considerando el curso que tomaban los acontecimientos, desde el nivel superior de la Armada, se emitieron directivas con el

objetivo de lograr el mayor grado de alistamiento de todas las unidades navales, entre ellas obviamente la 3° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque. En lo que respecta al personal, las instrucciones ordenaban disponer del mayor número posible de pilotos para el mes de Septiembre. Se encaró el adiestramiento en forma intensiva con prioridad en la etapa Armas durante Junio y Julio, manteniendo un ritmo sostenido de doce vuelos diarios. En lo que respecta a la dotación de pilotos, el Comandante de la 3° de Caza y Ataque Capitán de Corbeta Italo Lavezzo, disponía de cinco experimentados pilotos, los Tenientes de Navío Agotegaray, Bedacarratz, Curilovic, Sánchez Alvarado y Zubizarreta . Como refuerzo, se sumaron el Capitán de Corbeta Eduardo Alimonda procedente del COAN y el Capitán de Corbeta Jorge Colombo adscripto a la Escuela de Guerra, ambos con calificación de pilotos secundarios. También prestaban servicio los Tenientes de Fragata Barraza, Pettinari y Poch como pilotos primarios con adiestramiento completo, al tiempo que alcanzaban el nivel de primario los recientemente incorporados Teniente de Fragata Gallo, Teniente de Fragata Meijide y el Teniente de Corbeta Mayora. Fue re-incorporado el Teniente de Navío retirado Axel Adlerceutz en función de señalero full time. Por último al momento del embarque se sumaron los Tenientes de Navío Castro Fox, Collavino y Francisco. Los Tenientes de Fragata Dottis y Urtubey no fueron convocados a tiempo; en caso de un conflicto prolongado estaba prevista incorporar otros seis pilotos que se encontraban en destinos del exterior o retirados. Entre el 31 de Agosto al 7 de Septiembre, debido a la constatación de sobrevuelos de Learjet 25 chilenos, se dio curso a la "Operación Rigel II" (14). Liderados por el Capitán de Corbeta Lavezzo, participaron los Tenientes de Navío Agotegaray, Zubizarreta y los Tenientes de Fragata Barraza, Pettinari y Poch. La función de piquete radar recayó en el destructor ARA (D-29) "Piedrabuena". Los vuelos de intercepción se llevaron a cabo con munición completa en cañones. Prosiguiendo con el plan de adiestramiento, durante los meses de Agosto y Octubre se realizaron prácticas a bordo del portaaviones, que dejaron a la 3º de Ataque en condiciones de realizar operaciones nocturnas desde el mar. Efectivamente durante la Séptima Etapa de Mar en Octubre, el Teniente de Navío Bedacarratz cumplió el primer enganche nocturno a bordo del ARA (V-2) "25 de Mayo".

Se trabajó en la selección de armamento, munición y tácticas de ataque anti-superficie. Se desarrolló una formación táctica de ataque con cuatro aviones, configurados en dos parejas con armamento diferente. Al frente dos aviones, con un TER/MER en la estación central, armados con tres lanzacohetes LAU-69 y un máximo de 57 cohetes, los que dejaban paso a dos configuracións bomberas. Por detrás, los dos aviones restantes artillados con seis bombas Mk.82 Snakeye en la estación central. Estaba ideada para atacar en vuelo de aproximación rasante a destructores o naves equivalentes. Se practicó la maniobra intensamente contra una nave hundida, frente a la playa de oficiales en Puerto Belgrano. Se utilizaron cohetes Albatros y FFAR de ejercicio, munición de 20 mm y bombas de ejercicio Mk.106. Otra táctica desarrollada por la escuadrilla consistía en el empleo de secciones de tres aviones armados con una combinación de bombas de caída libre y frenada. Para compensar la ausencia de equipamiento propio, los ataques eran coordinados por aviones S-2E Tracker o SP-2H Neptuno en el rol de exploración y dirección de las fuerzas propias. Se realizaron también prácticas de ataque nocturno anti-superficie, para la cual se empleaba un Skyhawk especialmente equipado con bengalas Mk.24 y Mk.45. Los entrenamientos con armas se cumplieron en los polígonos de Punta Indio, Isla Verde (Bahía Blanca) y Trelew. Si bien el Skyhawk no era una aeronave de caza, el empleo de misiles Sidewinder le otorgaba cierta capacidad aire-aire. Ya durante el mes de Marzo 1978 se efectuó el primer lanzamiento de dos AIM-9B Sidewinder, a cargo del Capitán de Corbeta Lavezzo con el Teniente de Navío Sánchez Alvarado actuando como seguidor. En el mes de Febrero, se recibió la visita de una delegación del alto nivel de OFEMA relacionada con la venta del Super Etendard, la cual además ofreció el Matra 550 Magic, este armamento no despertó mayor entusiasmo en la escuadrilla. Es que el nuevo misil significaba desprogramar al sistema Sidewinder manteniendo los defectuosos cañones de 20 mm, con lo cual se estimaba que el incremento de la capacidad de combate no sería significativo. Por ese entonces la prioridad era reequipar los Skyhawk con los cañones DEFA de 30 mm, lo cual requería una inversión menor. Además por entonces existía la posibilidad de incorporar un lote de los más modernos AIM-9E o AIM-9J Sidewinder. Muy interesante fue la experiencia de combate aéreo disimilar, realizada por primera vez este mismo año. Se efectuaron turnos de combate contra los F-86F Sabre del Grupo Aéreo 4, con los que se simulaban los Hawker Hunter de la Fuerza Aérea Chilena. Gracias a ello, se identificaron patrones de vuelo y configuraciones en las cuales los A-4Q pudieron derrotar a los F-86F.

De acuerdo al plan de mantenimiento anual estaba previsto que hacia principios de Septiembre, la línea de vuelo quedaría reducida solamente a seis Skyhawk operativos. En consecuencia se adoptaron medidas para adelantar las fechas de inspecciones y recorridas PAR a efectos de liberar la mayor cantidad posible de aviones. Tanto el personal del Taller Aeronaval Central como el del Arsenal Aeronaval N°2 trabajaron incansablemente y con gran profesionalismo, por lo cual quedaron todos los aviones en servicio para fines de 1978. Se recuperó inclusive al A-4Q 0665/3-A-312 que estaba parcialmente canibalizado. Debido a que por entonces se llevaban a cabo negociaciones con Francia para la compra del Super Etendard, el Departamento de Estado de EE.UU. para no perder influencia, autorizó la transferencia de dieciocho turbinas J-65-W-20 a la Aviación Naval, lo que fue de gran ayuda en ese momento. Como hechos anecdóticos el Skyhawk 0654/3-A-301 efectuó su vuelo de prueba luego de la inspección PAR el día 6 de Diciembre, en tanto que el 0660/3-A-307 efectuó su vuelo de prueba el mismo día del embarque, incorporándose a la escuadrilla con algunas fallas menores. El A-4Q 0662/3-A-309 era el único avión equipado con lanzador de chaff, aunque para ese entonces no había concluído la evaluación del sistema. Por último los aviones 0657/3-A-304 y 0667/3-A-314, que tenían la inspección calendaria prorrogada, se reservaron exclusivamente para trabajar como aviones tanqueros ó fotográficos. En resumen la 3° de Caza y Ataque se integró al Grupo Aeronaval Embarcado por única vez con la totalidad de sus aviones.

A fin de asegurar la operatividad, junto a los aviones se embarcaron gran cantidad de repuestos y tres reactores J65 completos; en lo que se refiere al armamento figuraban básicamente bombas Mk.82 de cola cónica, cohetes ZUNI Mk.24 y FFAR 2,75 además de lanzacohetes LAU-10 y LAU-69. El comando del Grupo Aeronaval Embarcado durante la ejecución del "Operativo Tronador", quedó a la orden del Capitán de Navío Héctor A. Martini. El 8 de Diciembre de 1978 zarpó el portaaviones junto a otras unidades navales, para llevar a cabo las actividades previstas en la Novena Etapa de Mar. Así daba comienzo la denominada "Operación de Afianzamiento de la Soberanía Nacional", que se extendió hasta

Orden de batalla - OPERATIVO TRONADOR - (Diciembre 1978)

Grupo Aeronaval Embarcado / Capitán de Navío Héctor A. Martini

3° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque / Capitán de Corbeta Italo Lavezzo

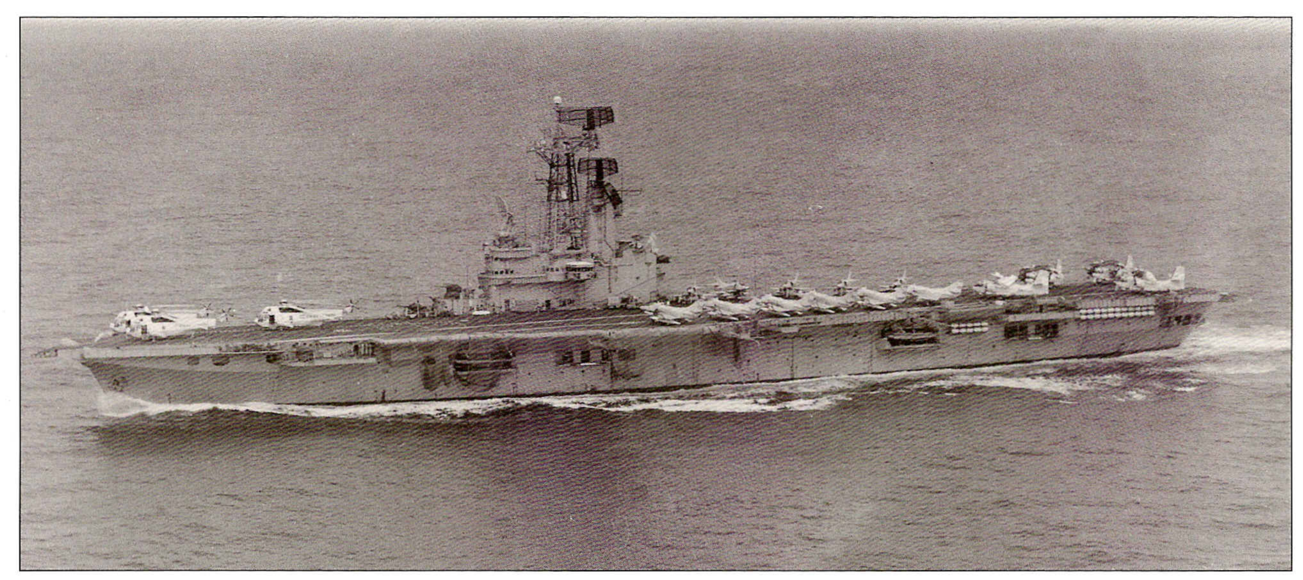
Avión	AIM-9 Sidewinder	Intervalómetro	Tanquero	Fotográfico
0654/3-A-301	SI	SI	NO	NO
0655/3-A-302	SI	SI	SI	NO
0656/3-A-303	SI	SI	NO	SI
0657/3-A-304	SI	SI	SI	SI
0658/3-A-305	SI	SI	NO	SI
0659/3-A-306	SI	SI	SI	SI
0660/3-A-307	SI	SI	NO	SI
0661/3-A-308	SI	SI	NO	SI
0662/3-A-309	SI	SI	NO	SI
0665/3-A-312	SI	SI	NO	NO
0667/3-A-314	SI	SI	SI	SI



Despliegue de la 3° de Caza y Ataque a la Base Aeronaval Río Grande, a finales de 1978. A la izquierda dos T-28 Fennec artillados y camuflados. (Colección Jorge Núñez Padin)

el día 25. Durante buena parte del mes de Diciembre las condiciones climáticas y del mar fueron adversas, pero esto no impidió la actividad aeronaval, ya que debido al nivel de adiestramiento se efectuó actividad de vuelo en el límite de operación. Dado el grado de tensión imperante y debido a la presencia cercana de la escuadra chilena, se mantenía en forma constante una sección de dos Skyhawks, en condición de despegue a cinco minutos de aviso, artillados con dos Sidewinder y munición completa de 20 mm (87 proyectiles por cada cañón).

El 15 de Diciembre de 1978 fue una de las jornadas en donde más cerca se estuvo del choque armado entre las dos flotas y durante este evento los Skyhawks fueron protagonistas. En horas de media-mañana un EMB-111 de la Aviación Naval Chilena se encontraba patrullando el área de la boca oriental del Canal de Beagle, cuando detectó gran actividad radioeléctrica síntoma evidente de la proximidad de la Flota de Mar argentina. Comunicada la novedad y dado que estaba corto de autonomía, aterriza en la estación aeronaval de Puerto Williams, en donde sus tripulantes deciden continuar la patrulla utilizando un CASA 212 Aviocar. Poco después y cuando eran aproximadamente las 14:40 horas los pilotos chilenos informan de la presencia de naves argentinas navegando sobre la posición Lat. 55° 55´ Sur-Long. 63° 48´ Oeste, desconociendo que los movimientos de su aeronave eran seguidos por el radar del portaaviones"25 de Mayo" que navegaba al Sur-Este de la Isla de los Estados. Efectivamente se habían detectado claramente dos ecos radar en distinta posición, correspondientes a aeronaves no identificadas. Se ordenó el inmediato despegue de los dos Skyhawk en configuración interceptora tripulados por el Capitán de Corbeta Lavezzo (0654/3-A-301) y por el Teniente de Fragata Poch(0660/3-A-307); en tanto que el Teniente de Fragata Barraza actuaría de apoyo con su Skyhawk en configuración tanque. Los aviones son vectoreados desde el portaaviones, contra los dos ecos radar. El primero en ser interceptado, fue identificado como un S-2ATracker Utilitario- tripulado por el Teniente de Fragata Enrique Fortini y por el Guardiamarina Marcelo Álvarez- que volaba sin su sistema IFF activo. Instantes después, el segundo objetivo fue identificado como un CASA 212 chileno volando a 5000 pies, el cual fue seguido a distancia de tiro por el Capitán Lavezzo. Tras seleccionar el switch de lanzamiento de misil, requirió instrucciones para proceder. El Comandante de la Flota de Mar Contralmirante Humberto Barbuzzi le ordenó "No dispare, informe posición y movimientos" (15). Atento a ello se desconectó el panel de armamento, tras lo cual cruzó la línea de vuelo del Aviocar desde atrás y hacia arriba, regresando hacia el portaaviones. El pasaje del Skyhawk a escasa distancia provocó además de turbulencia, una total sorpresa a los pilotos chilenos, quienes nerviosamente cambiaron de rumbo, para intentar ocultarse en una formación nubosa. Sin saber que habían estado a merced de uno de los pilotos ataquistas más aguerrido y experimentado de la 3° de Caza y Ataque. Cuatro días después, con más exactitud a las 16:49 Hrs del 19 de Diciembre, la situación de tensión llegó a un punto extremo. En esta oportunidad fue el Teniente de Fragata Pettinari quien al mando del A-4Q 0654/3-A-301 interceptó nuevamente a un CASA 212 Aviocar sobre la posición Lat. 54° 30´ Sur-Long. 60° 453´ Oeste, mientras se desplazaba a unos 150 nudos y 3000 pies de altura. El desempeño de la escuadrilla a lo largo del denominado Operativo "Tronador" fue a nivel personal y material excelente; el principal problema material como



La totalidad de la 3° de Caza y Ataque embarcada a bordo del ARA "25 de Mayo" en ocasión del Operativo Tronador, Diciembre 1978. (Armada Argentina)

siempre, fue la baja fiabilidad de los cañones de 20 mm. Al 30 de Diciembre la escuadrilla había acumulado la cifra récord de 2080 horas de vuelo.

Durante 1979 el Capitán de Corbeta Lavezzo repitió comando en la 3° Escuadrilla de Caza y Ataque, cuya primera actividad operativa del año fue la Primera Etapa de Navegación realizada entre el 25 al 26 de Abril. Durante el transcurso de ésta, se efectuaron vuelos de cooperación con el crucero ARA(C-4) "General Belgrano" y con el destructor ARA (D-1)"Hércules" para ajuste de radar. A principios de Mayo, los Skyhawk se trasladaron hacia la Base Aeronaval Río Grande, integrándose a las actividades del Grupo Aéreo Insular. En la Segunda Etapa de Navegación del 28 de Mayo al 9 de Junio, se efectuaron misiones de reconocimiento aerofotográfico y ejercicios de ataque con navegación rasante. Del 2 al 11 de Julio período de la Tercera Etapa de Mar se efectuaron lanzamientos de bombas Napalm Tipo 375 de origen español y bombas Mk.81 de 250 libras ; mientras que en la etapa siguiente -del 17 al 29 de Agosto - se realizó la evaluación de los lanzacohetes LACO de 7 y 19 proyectiles. Previamente a esto, entre el 23 de Julio al 2 de Agosto, la escuadrilla había desplegado hacia Trelew para ejercitaciones con armas para sus ocho pilotos secundarios. Se realizaron lanzamientos con cuatro y ocho aviones en distintas configuraciones de bombas y cohetes, empleando el programador e intervalómetro de diseño nacional con resultado satisfactorio. Toda esta actividad fue en preparación de la serie de ejercicios previstos para el último trimestre. El primero fue el "Operativo Pilcomayo" desarrollado en la zona de Río Grande (Tierra del Fuego) durante la Quinta Etapa de Navegación, del 3 al 11 de Octubre. A continuación los Skyhawk participaron del "Operativo Escorpión" consistente en un ejercicio de apoyo aéreo cercano-APAC el 3 de Noviembre. Dos días más tarde y a lo largo de una semana, se desarrolló el "Operativo Gaviota" con lanzamiento efectivo de armas, entre ellas por primera vez las bombas de fragmentación Condib Mk.70. Durante el Torneo de Tiro efectuado del 11 al 15 de Noviembre, los Skyhawk se impusieron en las modalidades de lanzamiento de cohetes y bombas a 30°. La ultima actividad significativa del año fue la Operación Combinada "Cimarrón" con efectivos de la Armada de Uruguay, a partir del 27 de Noviembre. Al finalizar el año se habían volado 1667,30 horas, el 81 % de las cuales fueron destinadas al adiestramiento. Se incorporaron tres nuevos pilotos: el Teniente de Fragata Sylvester y Tenientes de Corbeta Rodríguez Mariani y Machetanz; manteniendo un total de doce pilotos calificados para portaaviones, los cuales completaron doscientos veinticuatro enganches efectivos.

En 1980 asumió como comandante de la 3° de Caza y Ataque el Capitán de Corbeta Jorge Colombo. Para dar cumplimiento a la Primera Etapa de Mar, embarcaron cinco aviones desde el 19 al 24 de Marzo, pero la actividad fue dificultada por falencias en el sistema de catapulta asi como por problemas derivados del mal tiempo. Para la Segunda Etapa de Mar efectuada entre el 10 al 15 de Mayo, se cubrió guardia de ILC-Interceptor Listo en Cubierta, entre las 07:00 y las 15:00 horas. Durante dicho período se efectuaron siete salidas bajo control del destructor ARA (D-1) "Hércules" que culminaron en otras tantas interceptaciones. Durante la Tercera Etapa de Mar que se extendió por espacio de dos semanas, entre el 27 de Junio al 11 de Julio, la escuadrilla ejecutó un buen número de ejercitaciones aeronavales. El 28 de Junio se ejecutó un interesante ejercicio de ataque, dentro del "Operativo Fraterno". La acción consistió en un ataque coordinado con cuatro AerMacchi MB-326GB de la 1° de Ataque. Esta sección realizó una aproximación en altura desde el Oeste, como maniobra diversiva; mientras seis A-4Q Skyhawk guiados por un S-2E Tracker, efectuaron un ataque rasante con lanzamiento simulado de bombas Mk.82 Snakeye en reguero, sorprendiendo a las fragatas brasileñas "Defensora" y "Constitucao". El 4 de Julio se efectuó un traslado hacia Trelew con siete Skyhawks, que previamente simularon un ataque contra el muelle Aluar de Puerto Madryn (Chubut). Al día siguiente participaron en un ejercicio APAC en coordinado con movimientos del Batallón de Infantería de Marina 4. Por último durante toda la jornada del 10 de Julio, se efectuaron ataques sorpresa controlados por el destructor ARA (D-27) "Py", sobre el ARA (C-4) "General Belgrano" y contra las unidades de las DIVIDESUNO y DIVISDESDOS. En la siguiente etapa de navegación de la Flota de Mar, realizada del 15 al 28 de Agosto, la 3° de Caza y Ataque embarcó con un total de ocho aviones y trece pilotos al mando del Capitán Colombo. Se completaron 133 aproximaciones con 96 enganches efectivos, además se catapultajes nocturnos, aproximaciones con TACAN y ejercicios de ataque con bombas sobre objetivos previamente

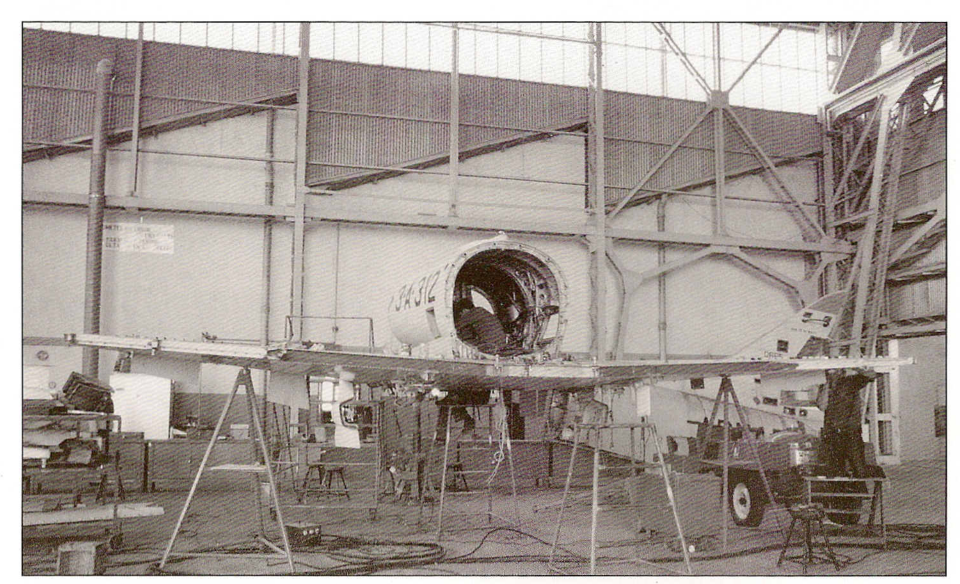


Pilotos de la EA33 que tomaron parte del Operativo Tronador. ARA "25 de Mayo", Diciembre de 1978. (Capitán de Navío Rodolfo Castro Fox)

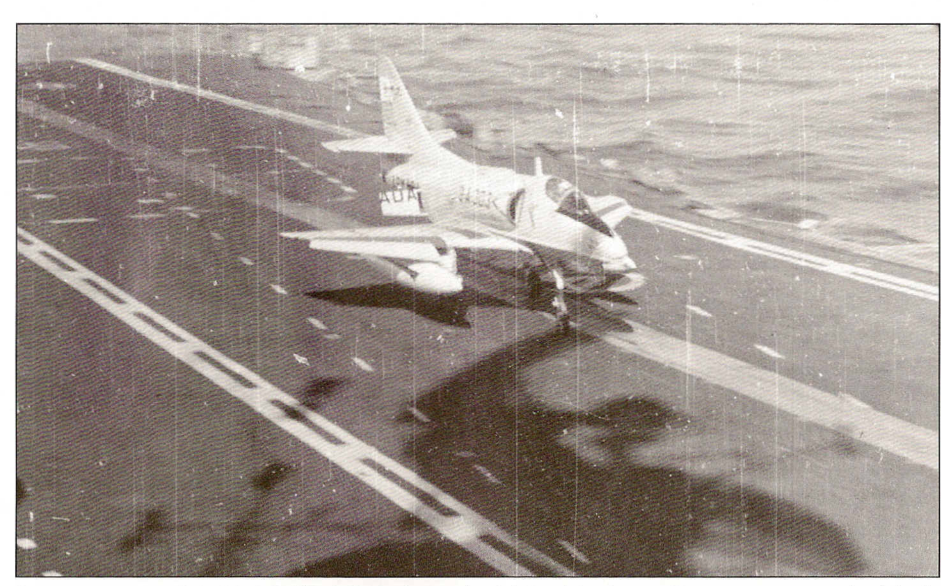
fotografiados. Las condiciones del mar del 25 de Agosto produjeron un excesivo movimiento en cubierta, por lo cual se anuló un tema de ataque con cuatro aviones sobre Trelew. El 10 de Septiembre la división compuesta por cuatro Skyhawks (0655/3-A-302,0658/3-A-305,0660/3-A-307 y 0665/3-A-312) desplegó hacia la Base Aeronaval Río Grande. En fase de despegue el A-4Q "-307" impactó con un ave, por lo que fue reemplazado por el 0662/3-A-309. Una vez establecidos en Río Grande, el personal recibió instrucciones para alistar los aviones con armamento y aguardar órdenes. Se dispuso entonces que una sección permaneciera en condición de ataque a 30 minutos, artillada con cañones y lanzacohetes LAU-60 con proyectiles FFAR de 2.75 in de cabezas anti-tanque y fragmentación. Otro Skyhawk estuvo permanentemente artillado con dos Sidewinder y tanque ventral de 300 galones en estación central; y el restante en configuración de ataque a tierra con tres lanzacohetes LAU-69, cañones y dos drops de 300 galones. Todos cubrieron guardia a contar de las 07:00 horas. A las 15:23 horas del 12 de Septiembre despegaron el 0658/3-A-305 y 0655/3-A-302 ante un "alarma roja" emitida por la corbeta ARA (P-32)"Guerrico". Poco antes de arribar a zona se anuló la emergencia, al desaparecer el probable blanco. Los días 13, 14 y 16 y 17 los mismos aviones efectuaron cinco salidas de reconocimiento armado en zona limítrofes al mando del Capitán de Corbeta Colombo.

Entre el 6 al 13 de Octubre de 1980 durante la Quinta Etapa de Mar, se embarcaron seis aviones .El informe de Viaje 7/80 "C", reporta el traslado hacia la Base Aeronaval Almirante Zar (Trelew) para participar del tradicional Torneo de Evaluación de Tiro Aéreo del 16 al 18 de Octubre. Se destacaron tres secciones con un total de seis aviones(0655/3-A-302, 0658/3-A-305, 0660/3-A-307, 0661/3-A-308, 0662/3-A-309 y 0665/3-A-312) que participaron de pruebas de bombardeo en picada, bombardeo a 10°, ametra-llamiento a 20°, lanzamiento de cohetes a 30° y reconocimiento armado. El 7 de Noviembre los Skyhawk regresaron al portaaviones para una nueva etapa de instrucción que incluyó: maniobras de PAYD, aproximaciones TACAN con apoyo radar y catapultajes nocturnos. El 11 y 12 de Noviembre se ejercitaron en tácticas de ataque y evasión contra la corbeta ARA (P-31) "Drummond" y contra el ARA (D-1)"Hércules". Entre el 9 de Diciembre se realizó una navegación hacia la BAM Villa Reynolds (San Luis), con dos secciones de tres aviones al mando del Capitán de Corbeta Rodolfo Castro Fox , con el apoyo logístico del Super King Air 2-G-47(16). Al día siguiente se efectuó un traslado hacia El Plumerillo (Mendoza), luego de haber sobrevolado el Aconcagua y el valle del Río Mendoza. Se intercambiaron experiencias relativas a las técnicas de reabastecimiento aéreo; y se coordinó para Abril de 1981 el envío de pilotos navales para utilizar el adiestrador del A-4P Skyhawk. El año cerró con una serie de intercepciones nocturnas el 15 de Diciembre, bajo el control del ARA "25 de Mayo" contra un incursor representado por un Beechcraft Super King Air volando a 17000 pies. Se ejecutaron siete interceptaciones, en todas las cuales se logró enganchar el Sidewinder a muy corta distancia del incursor (17).

En 1981 el Capitán de Corbeta Alberto Philippi fue designado comandante de la 3° de Caza y Ataque, luego de que casi todos los pilotos experimentados habían partido hacia Francia en Noviembre, para adiestrarse en los modernos Dassault Super Etendard. La primera actividad del año tuvo lugar el 8 de Febrero (18) cuando cinco aviones se trasladaron hacia la Base Aeronaval Almirante Zar, donde aguardaron órdenes de re-despliegue hacia Río Grande para participar del "Operativo Alakush" que no tuvo lugar. El primer embarque de adiestramiento, coincidió con la Primera Etapa de la Flota de Mar del 1 al 9 de Abril. Se contabilizaron noventa y seis aproximaciones y cincuenta y cuatro enganches. Previamente se efectuaron vuelos de cooperación con el destructor ARA(D-2)"Santísima Trinidad" los días 18 y 19 de Febrero , para evaluaciones del radar Type 992Q e inter-



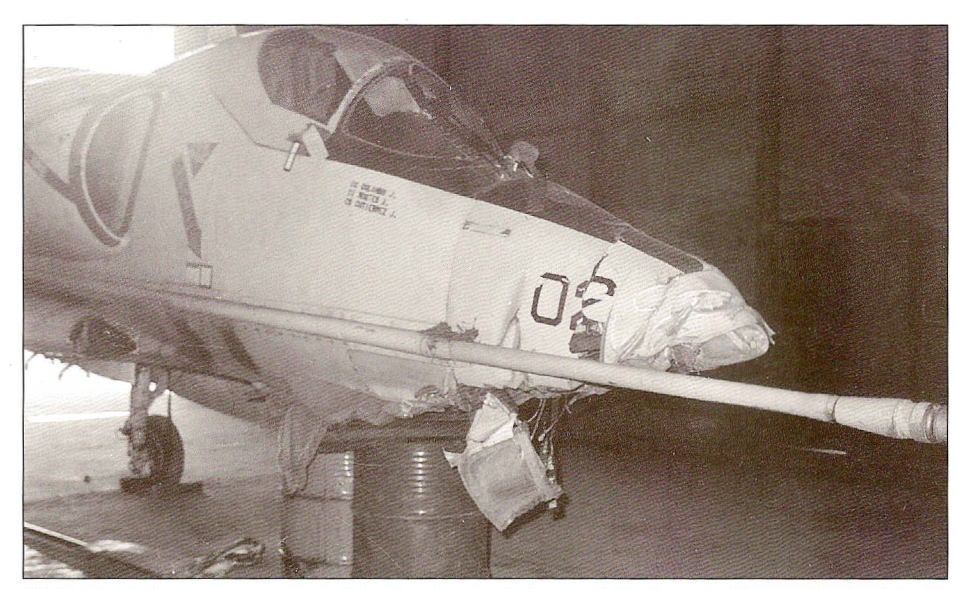
Trabajos de mantenimiento en el Arsenal Aeronaval N°2 durante la realización del PAR 2 en el Skyhawk 0665/3-A-312 que se extendió desde el 07.08.79 al 27.07.80 (Colección Fernando Jara).



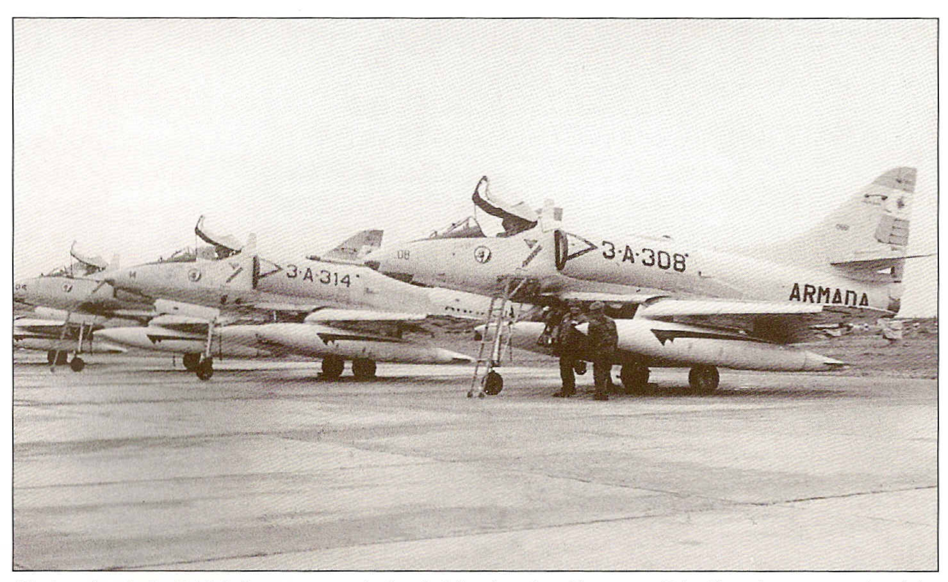
Instante en que el A-4Q 0656/3-A-303 al mando del Capitán Castro Fox, tras romper el cable de frenado, continúa su carrera hasta caer al mar, el 09.08.81. (COAN)

rogador Type 1010. Mucho más intensa serían las prácticas de adiestramiento con el ARA(D-1) "Hércules" para la calibración del radar Type 909 y las evaluaciones de distintas tácticas de ataque. Transcurrieron varios meses hasta que los Skyhawk retornaron al portaaviones, durante la Cuarta Etapa de Mar que inició el 2 de Agosto. Embarcaron seis A-4Q (3-A-303,3-A-304,3-A-305,3-A-308,3-A-309) encabezados por el Capitán Philippi. En horas de la tarde del 9 de Agosto se produjo un grave accidente en momentos que el Capitán de Corbeta Castro Fox terminaba de enganchar sobre la cubierta del portaaviones. El cable de frenado se cortó y el A-4Q 0656/3-A-303 cayó desde la cubierta del portaaviones al mar, con pérdida total. Afortunadamente el piloto logró eyectarse bajo el agua quedando gravemente herido, salvando su vida gracias a la inmediata asistencia del helicóptero de rescate. Superado este desgraciado incidente, la escuadrilla fue protagonista del Evento 10.3 del operativo multinacional "Ocean Venture". Consistió en un ataque aéreo contra la flota, defendida por una PAC compuesta por el Capitán Philippi(3-A-307) y por el Teniente de Navío Rótolo(3-A-312). La sección atacante (Capitán Zubizarreta/3-A-309,Teniente Sylvester/3-A-314 y Teniente Oliveira/3-A-305) bajo control del PAL "25 de Mayo", logró eludir la defensa luego de volar las últimas 45 millas a nivel del mar y a Mach .7. El 19 de Septiembre mientras se realizaba el operativo "Unitas XXII" una sección de A-4Q guiados por un S-2E Tracker efectuó un ataque contra la TF138, mientras que otra sección de Skyhawks realizó la defensa aérea bajo control del destructor USS(DDG-43) "Dahlgreen". Un evento similar fue realizado el día 23, pero en esa oportunidad operando desde Trelew. El siguiente período a bordo del portaaviones –durante la Sexta Etapa de Mar, a principios de Noviembre – deparó malas noticias para la escuadrilla, tras detectarse pérdida de combustible por fisuras en el larguero intermedio del ala del A-4Q Skyhawk 0659/3-A-306. Una rápida inspección, permitió determinar que siete de los diez aviones de la escuadrilla estaban afectados por el mismo problema. La delicada situación se completaba con la inoperatividad de los cañones Mk. 12 y con el vencimiento para el 30 de Diciembre de todos los cartuchos Mk. 1 de los asientos eyectables. En los primeros días de Diciembre el Capitán Philippi entregó el mando de la 3° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque al Capitán Castro Fox, que se reponía de sus heridas. Sin dudas en ese momento la situación de los aviones de la escuadrilla era preocupante y requería de mucha atención. Pero los esfuerzos y recursos de la Aviación Naval estaban concentrados en la inminente incorporación de los Super Etendard. Sin embargo no estaba contemplado utilizarlos para tareas de reconocimiento táctico fotográfico y reabastecimiento aéreo, las que continuarían a cargo de los Skyhawk, además de misiones de guerra electrónica como soporte de operaciones aeronavales. Esta circunstancia permitiría encarar durante 1982, un programa de reacondicionamiento en los A-4Q.

Las órdenes emitidas con motivo de la reconquista de las Islas Malvinas, encontraron a la 3° de Caza y ataque en una situación critica. Por ello con fecha 29 de Marzo, fueron embarcados en el portaaviones solamente tres aviones (dos con su PAR vencido). La necesidad del momento, obligó a una intensa actividad de alistamiento de forma tal que el 18 de Abril, fueron incorporados al Grupo Aeronaval Embarcado otros cinco aviones aunque con distintos inconvenientes. Entre el 18 de Abril al 5 de Mayo de 1982, la escuadrilla estuvo desplegada a bordo del ARA (V-2) "25



El 13.10.79 durante el aterrizaje Río Grande tripulado por el Teniente de Fragata Poch, el A-4Q 0655/3-A-302, se despistó al retraerse la rueda de proa. Fue recuperado por vía aérea a bordo de un L-188 Electra. (Colección Fernando Jara)



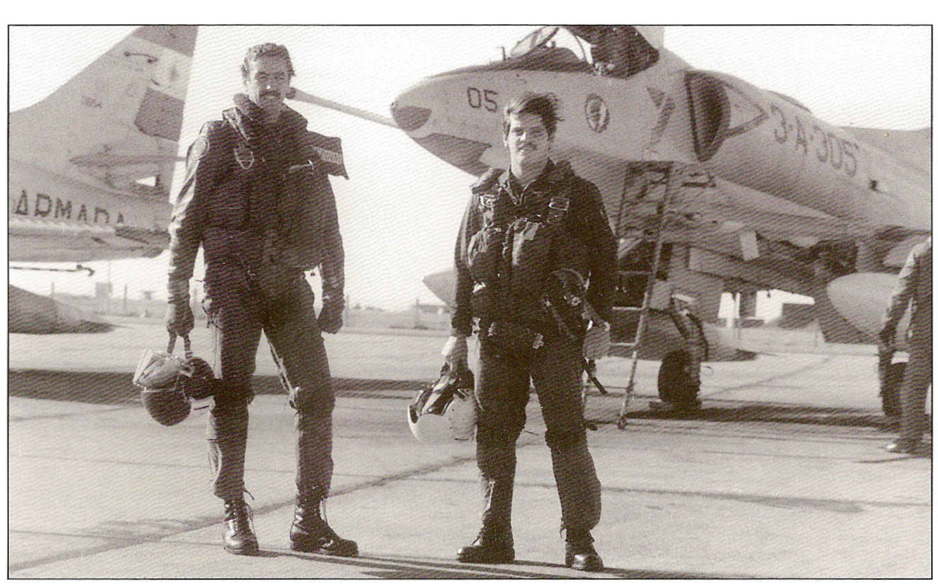
Skyhawks de la EA33 durante uno de los habituales despliegues a Río Grande; se aprecia el A-4Q 0667/3-A-314 que resultó destruído el 21 de Mayo de 1982. (Colección Jorge Núñez Padín)

de Mayo" aunque sin llegar a intervenir en acciones de combate. El 12 de Mayo de 1982, la unidad inició un nuevo despliegue esta vez hacia la Base Aeronaval Almirante Quijada (Río Grande), completándose la dotación de ocho aviones y doce pilotos, dos días más tarde a las órdenes del Capitán de Corbeta R. Castro Fox comandante de a 3° de Caza y Ataque. La primera misión de combate tuvo lugar el 21 de Mayo, ocasión en la cual dos secciones de aviones atacaron una formación naval Británica en el Estrecho de San Carlos. Durante el transcurso de la guerra, la 3° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, efectuó veintinueve misiones de combate, lanzando cuarenta y tres bombas Mk.82 de cola cónica y Snakeyes. Sufrió la pérdida de dos oficiales y la destrucción de tres aviones; en tanto que su accionar causó sin dudas el hundimiento de la fragata HMS (F-184) "Ardent" y averías en la gemela HMS (F-170)"Antelope". La escuadrilla completó el repliegue a su base natural en Comandante Espora el 20 de Junio de 1982, haciéndose acreedora a la medalla "Honor al Valor en Combate". La actividad de vuelo se reinició en Julio, mes en el que se completaron sólo 24,20 horas. Como es de suponer, fue muy trabajoso el proceso de retomar la actividad normal considerando las bajas sufridas y el estado general de la reducida flota de Skyhawks. La media anual fue de solamente tres aviones operativos al mes, siendo la actividad más destacada el Operativo "Fraterno IV" con la Marinha do Brasil, realizado del 24 al 28 de Octubre. Embarcaron el día 25 el Capitán Castro Fox (0658/3-A-305), el Teniente de Navío Arca (0661/3-A-308), el Teniente de Navío Benítez (0659/3-A-306) y el Teniente de Navío Lecour (0662/3-A-309). La actividad a bordo fue muy restringida, por cuestiones ajenas a la escuadrilla, siendo esta la única actividad embarcada del año. El 11 de Noviembre , durante un vuelo de adiestramiento nocturno se estrelló dentro de la Base Aeronaval Comandante Espora el A-4Q 0659/3-A-306, causando la muerte del Teniente de Corbeta Roberto Loubet Jambert. Cerraba así probablemente el año más duro de la escuadrilla, computando un total de 787,60 horas de vuelo.

El Capitán de Fragata Alberto Philippi asumió en 1984 el comando de la 3° de Caza y Ataque que reunía cinco pilotos primarios (Capitán de Corbeta Francisco y Tenientes de Navío Benítez, Oliveira, Olmedo y Sylvester) y siete pilotos secundarios (Capitán de Corbeta Iriart, Tenientes de Fragata Richmond y Linari, Tenientes de Corbeta Luque, Martínez, Pla y Torre). Como adscriptos otros cuatro pilotos (Capitán de Fragata Alimonda, Tenientes de Navío Lecour y Crippa y Teniente de Fragata Díaz Durán). En lo que respecta al material de vuelo, restaban seis aviones (19) los cuales mostraban las huellas de una intensa actividad. En efecto por entonces un informe del Arsenal Aeronaval N°2 señalaba que "... el A-4Q había llegado al límite de vida por fatiga calculado por diseño, produciéndose los primeros síntomas en los lugares de mayor solicitación". Esto significaba que para la actividad embarcada solamente se dispondrían de cinco aviones, ya que el 0655/3-A-302 presentaba el larguero fisurado; y es así que por oficio EA33, 3FY N°11 "C"/83 se lo descartaba de las operaciones en portaaviones, ante el riesgo que implicaba. En síntesis de la dotación disponibles, dos aviones el -0655 y 0658- serían utilizados con sus alas originales, que no podían reemplazarse por falta de ellas .Los otros cuatro habían recibido alas con aproximadamente 4000 horas de vida útil. Se presentó un requerimiento para incrementar la capacidad operativa de los Skyhawk (20) que preveía una vez mas la instalación de cañones de 30 mm, la



Siendo las 16:17 Hrs del 26 de Agosto de 1985 es catapultado el A-4Q 0661/3-A-308, tripulado por el Capitán Agotegaray, con destino Trelew. Observar la ausencia de anclas sobre el ala. (TN Jorge Milanese)



El Teniente de Navío Lecour y el Teniente de Corbeta Luque, instantes previos a un vuelo de instrucción. Base Aeronaval Comandante Espora, Junio 1984. (Jorge Núñez Padín)

implementación definitiva de los proyectos "Halcón" y "Alerta" y la provisión de miras nuevas Librascope, altímetro radar, el equipo TACAN Hoffman AN/ARN-91, nuevo altímetro radar y equipar a todos los aviones con VLF Omega Serie II. El 0654/3-A-301 era el único equipado con el sistema de navegación VLF-Omega. Al regresar de la inspección rutinaria en Marzo, el 0655/3-A-302 lo hizo con una mira de tiro de A-4C. Durante 1983 se realizaron por primera vez ejercicios de adiestramiento en combate aéreo contra Super Etendard obteniéndose muy buenos resultados, aunque en las prácticas de ataque antisuperficie demostraron la necesidad de contar con equipos de navegación muy precisos. Además no se ejecutaron prácticas de tiro con cañón, dado el rendimiento nulo de los mismos. Contra todas las limitaciones materiales el Capitán Philippi llevó a cabo un gran trabajo, al lograr con una media de cuatro aviones operativos, 1479.90 horas de vuelo durante 1983. Es oportuno mencionar que el promedio de horas voladas por la escuadrilla era de 1550 horas con mayor disponibilidad de aviones.

Para 1984 no se experimentaron cambios significativos. Los aviones 0655 y 0658 presentaban fisuras en su estructura, lo cual exigía un estricto control cada veinticinco horas o cincuenta aterrizajes. Por su estado el 0655/3-A-302 no realizaba ni embarques ni prácticas PTAP, si en cambio era posible hacerlo con el 0658/3-A-305, que tenía fisuras en la cola. Al resto de los aviones se los verificaba cada cincuenta horas o doscientos aterrizajes. La actividad principal fue la instrucción, con vistas a la por entonces inminente entrada en servicio de los doce A-4E Skyhawk adquiridos en Israel. En efecto, por primera vez desde 1982, un grupo de seis oficiales (Tenientes Larrinaga, Manzella, Martínez, Luque, Pla y Mazorra) completaron el adiestramiento de vuelo en Skyhawk. También se continuó con la evaluación del lanzador de chaff y concluyó la puesta a punto de un nuevo intervalómetro digital instalado en el 0657/3-A-304(Proyecto Halcón). Durante 1984 se dio curso al pintado del primer A-4Q el 0656/3-A-302 según lo dispuesto en el Oficio EA33, LGJ N°138"C"/83. Durante 1985 se desempeñaría como comandante de la escuadrilla el Capitán de Corbeta Roberto Agotegaray, quien mantuvo la actividad de la escuadrilla sin mayores modificaciones. Este año completaron el adiestramiento los Tenientes de Fragata Arturo Medici y Henry. Cuando finalizaba el año el Capitán Agotegaray, adelantaba la situación a la que se enfrentaba la escuadrilla para volar 800 horas durante 1986(21) con una dotación que se reduciría a solamente cuatro aviones.

La actividad de la escuadrilla, al mando del Capitán de Corbeta Alejandro Francisco durante 1986, requirió un gran esfuerzo. Por un lado el A-4Q 0661/3-A-308 concluyó su vida operativa el 1 de Enero y el 0654/3-A-301 estaba inactivo desde hacía un tiempo al interior de una carpa anhidra. Para garantizar un mínimo de horas de vuelo para todo el año con aviones exhaustos, además de las inspecciones PAR se planificó recuperar las alas de aquellos Skyhawk vencidos para su empleo en otros con horas remanentes. Es así que el ala fisurada del 0655/3-A-302 fue reemplazada con la del "-308"; y el 0654/3-A-301 fue recuperado a mediados de Febrero para el vuelo. A título anecdótico entre los pilotos de la escuadrilla, el "-301" era conocido como "Lázaro" por haber regresado de la muerte, y al Capitán Francisco comandante de la 3° lo apodaban "Jesucristo" por haber recuperado a este Skyhawk. Se determinó su baja para el 26 de Abril,



Skyhawk 0664/A-211 en Comandante Espora en vuelo (Colección Juan Carlos Cicalesi).



Alerta máxima! El Capitán Lavezzo inicia la secuencia de puesta en marcha del 0654/3-A-301, con la orden de interceptar a un incursor. A su lado el "307" del Teniente Poch, ambos armados con misiles AIM-9B.Observar la carga de munición del cañón Bofors. 15 de Diciembre de 1978. (vía Juan Carlos Cicalesi)



Skyhawk 0662/3-A-212 configurado como cisterna, con el "buddy-pack" Sargent-Fletcher en la estación central, durante un despliegue en Trelew hacia 1978. (Colección Jorge Núñez Padín)



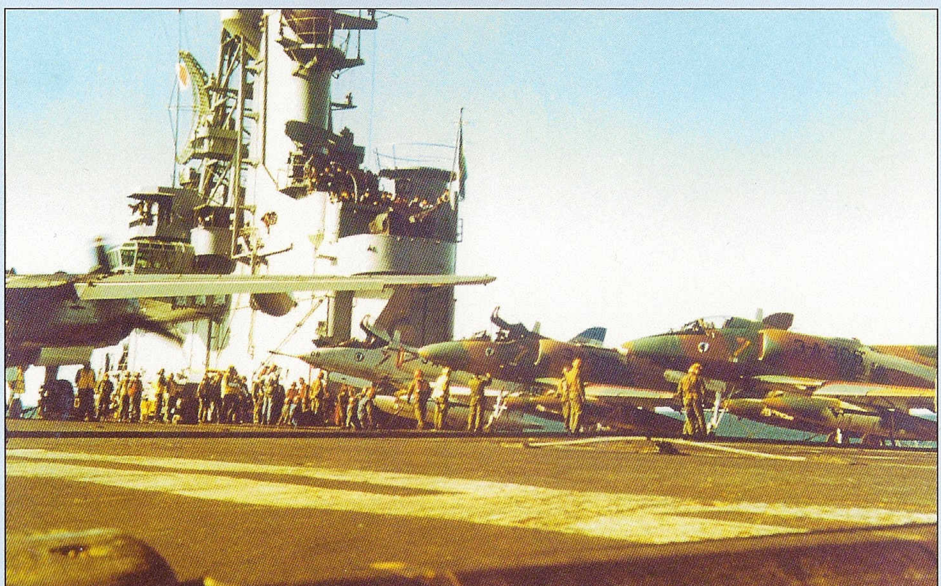
El Skyhawk 0654/3-A-301 en vuelo con flaps abajo, para mantener formación con los T-34C Turbo Mentor de la ESAN, en el Verano de 1981. (Colección Jorge Núñez Padín)



Mientras el Capitán Lavezzo escucha al Teniente Aerotécnico García, observan atentos los Tenientes Machetanz, Sylvester y Curilovic. Semioculto, el Teniente Mayora y por detrás el A-4Q 3-A-306 del Teniente Barraza. En aguas del Golfo Nuevo, Agosto 1979. (Colección Juan Cicalesi)



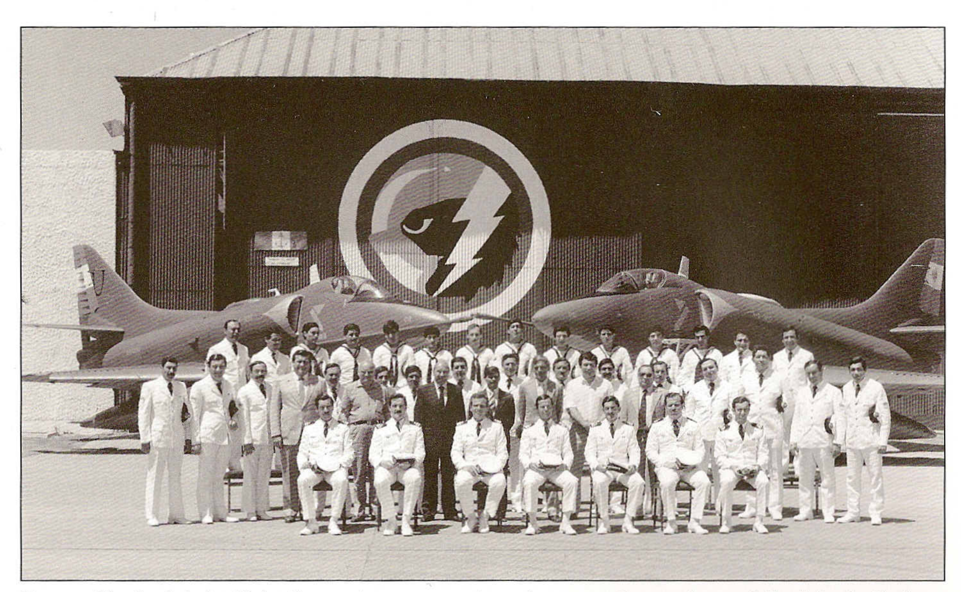
Luego de su accidente el 0659/3-A-306 quedó en condiciones de vuelo a mediados de Junio de 1982. Comandante Espora, Septiembre 1982. (Jeffrey Ethell vía Gary Verver)



Sobre la cubierta del portaaviones, los Skyhawk 306 y 304 con el camuflaje utilizado en la guerra junto al 308.26 de Octubre de 1982. (Colección Jorge Núñez Padín)



El Teniente de Corbeta Mazorra accionando los spoilers del A-4Q 0661/3-A-308 como parte del chequeo previo al despegue. (Jorge Núñez Padín)



Formación final de la 3° de Caza y Ataque, encabezada por su Comandante el Capitán de Corbeta Alejandro Francisco. Base Aeronaval Cdte. Espora, Diciembre 1986. (COAN)



Formación sobre Punta Indio, durante el vuelo final de traslado del A-4Q 0655/3-A-302. (COAN)

pero debido a la carencia de aviones se extendió una prórroga, al final de la cual su planta alar sería instalada en el 0658/3-A-305. La última actividad embarcada la realizó el Teniente de Fragata Arturo Médici a bordo del "301"a las 09:27 horas del 19 de Julio al ser catapultado desde el ARA (V-2) "25 de Mayo". El proyecto de recuperar su planta alar no se concretó ya que el 22 de Mayo, se había destruído el Skyhawk 0658/3-A-305 (debía entrar en inspección PAR el 25 de Mayo). Como no podía ser de otra forma con solamente tres aviones la actividad decayó notablemente, acercándose así al final. El hecho más trascendente fue la recepción de los primeros materiales correspondientes a la orden de compra de los A-4E Skyhawk, que en definitiva nunca llegaron; por último durante el año se habían completado 612,90 horas de vuelo. En 1987 los dos aviones remantes (el 0655/3-A-302 y el 0662/3-A-309) fueron asignados a la 2° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque. En esta etapa final, permitieron el adiestramiento de los dos últimos pilotos de Skyhawk de la Aviación Naval (Tenientes de Fragata Machado y Manchinelli), en tanto se estudiaba la convivencia de mantenerlos en servicio para misiones de reconocimiento aerofotográficos, guerra electrónica y reabastecimiento. Efectivamente a mediados de año, se recibió una propuesta enviada por la Grumman para la extensión de vida, conversión y modernización de estos aviones (22). La intención era mantener las capacidades adquiridas con los Skyhawk como etapa intermedia de adiestramiento entre los AerMacchi MB-326GB y los Super Etendard. Si bien la propuesta era factible técnicamente, su implementación hubiera comprometido la operatividad de otras escuadrillas debido a la reasignación de recursos económicos. Además según un informe fechado en Puerto Belgrano el 22 de Febrero de 1982 dirigido al Director de Mantenimiento Naval se juzgaba más conveniente la incorporación de un lote de TA-4F Skyhawk completos y con horas remanentes de vuelo. Es así que no prosperó el último intento en vista de las reducciones presupuestarias, y con 316 Hrs. de vuelo en el año terminó la carrera operativa del Skyhawk en la Armada Argentina. La ceremonia formal de despedida, se desarrolló en la Base Aeronaval Comandante Espora el 25 de Febrero de 1988. En esta ocasión el 0655/6-A-302 tripulado por el Teniente de Navío Félix Médici despegó con destino al Aeroparque Jorge Newbery (Buenos Aires). Durante parte de su navegación fue escoltado por una pareja de Super Etendard y al sobrevolar en su destino a la Base Aeronaval Punta Indio salieron a su encuentro un AerMacchi MB-326 y un Beech T-34C Turbo Mentor. Al concluir su rodaje en Aeroparque, se cerró una intensa etapa de quince años a lo largo de los cuales se completaron 21034.80 horas de vuelo y algo más de dos mil quinientos enganches a bordo del portaaviones.

McDonnell Douglas A-4E Skyhawk ("Ayit")

Apenas iniciadas las hostilidades en Mayo de 1982, personal de la Aviación Naval comisionado al efecto llevó a cabo intensas gestiones – a veces encubiertas – para la compra de repuestos y armamento para sostener la operación de su pequeña flota de A-4Q , así como reforzarlos con Skyhawk adicionales. Bajo el nombre clave de "Operación Goliat", se negoció la adquisición en Israel de doce A-4E "Ayit". Debido a que la guerra culminó a mediados de Junio de 1982, antes de que finalizara la operación comercial, se decidió modernizar a estos aviones. Durante la primera quincena de Mayo de 1984 una comisión compuesta por el Capitán de Corbeta Roberto Agotegaray y por el Teniente



A-4E Ayit BuAer150092 que habría sido el 3-A-301. Fue operado por la US Navy antes de ser transferido a principios de los '70 a Israel. Aeropuerto Ben Gurion (Israel) fines de 1985 (Colección Jorge Núñez Padin).



A-4Q Skyhawk 0655/3-A-302, con las marcas del portaaviones "Minas Gerais" a ambos lados del timón. (Jorge Núñez Padín)

de Navío Carlos Machetanz efectuó una visita a Israel relacionada con este proyecto . Para el mes de Junio de 1984 se firmó un contrato con la empresa Elbit, para diseñar y construir una avanzada plataforma de navegación y ataque designada como LCWDS-Low Cost Delivery System. Este contrato que no estaba sujeto a ninguna cláusula restrictiva recibió el code-name de "Proyecto HOPE", estaba liderado por el Capitán de Navío Horacio Estada. Para finales de Noviembre de 1984 una delegación de la Elbit se hizo presente en el Comando de Aviación Naval con el objeto de presentar la propuesta técnica (23). El contrato pagado en un 81%, estipulaba que Elbit debía comenzar los trabajos de instalación, prueba y evaluación del equipo a partir del 1 de Septiembre de 1985 en dos aviones A-4E; trabajo a realizar en las instalaciones del Taller Aeronaval Central (Bahía Blanca) con asistencia de personal israelita. Quedaba a cargo de la Aviación Naval la modificación e instalación en los diez aviones restantes. Se asignó al proyecto un grupo de cinco técnicos encabezado por un oficial ingeniero. La ejecución de los trabajos en Comandante Espora tenía como propósito adquirir la tecnología y capacidad a nivel de 4° Escalón. La planificación establecía que seis A-4E Skyhawk tendrían que entrar en servicio durante el transcurso de 1986. Los dos primeros aviones, identificados como 3-A-303 y 3-A-311 serían los prototipos, modificados por el Taller Aeronaval Central. Los otros cuatro aviones (identificados como 3-A-305,-306,-307 y 308 serían recorridos en las instalaciones del Arsenal Aeronaval N°2. La modificación estructural más importante quedaba reducida prácticamente a la instalación de un equipo HUD. A pesar de los esfuerzos realizados, no se había conseguido la liberación de los aviones hacia Agosto de 1985. Cuestiones de índole política derivado del bloqueo a la transferencia de armas a la que estaba sujeto el país, habían impedido la entrega de los aviones para esa entonces. Ante esta situación se analizó la conveniencia de realizar la instalación inicial en los dos aviones en Israel así, como la factibilidad de instalar el sistema WDNS en los aviones A-4Q. El contrato con Elbit no estaba afectado por el embargo, por lo cual se podía proceder a la entrega de los mismos, aplazándose la decisión final hasta Diciembre de 1985.

Luego de un exhaustivo análisis quedo en claro que el A-4Q no permitía la instalación de la mayor parte de los subsistemas: el WDS, radar Doppler, sistema Omega y AHRS. Debía procederse a una serie de modificaciones estructurales tales como instalación de un carenado dorsal similar a los A-4L, la relocación del ADF, instalar nuevas tomas dinámicas de aire y un nuevo generador eléctrico, para satisfacer los consumos de los nuevos sistemas. Además era necesario rediseñar por completo el panel de instrumentos y la modificación del sistema de distribución eléctrica. Teniendo en cuenta el estado en que se encontraban estructuralmente los A-4Q Skyhawk y su número reducido, se canceló la propuesta así como la compra de los Skyhawk Ayheet. Sin embargo un lote de repuestos y equipo de apoyo de uso común para A-4Q y A-4E, había logrado eludir el embargo. Entre los materiales recibidos se destacan tres pods de reabastecimiento Sargent-Fletcher 31-300, veinticuatro cascos de vuelo y trajes anti-G. Al menos en dos de los contenedores, habrían arribado al país un total de treinta misiles AGM-65A Maverick (entre ellos el AGM-65A nº de serie 1330). Equipos como carros de armamento para los Maverick y componentes estructurales de los A-4E fueron observados en Comandante Espora.



McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk 0654/3-A-301. Base Aeronaval Comandante Espora, 17.05.84. (Jorge Núñez Padín)



McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk 0656/3-A-305. La versión oficial de la Royal Navy le adjudica a este avión y al Teniente de Navío Lecour el hundimiento de la HMS"Ardent" el 21.05.82. (Jorge Núñez Padín)



McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk 0657/3-A-304. Armado con tres MER A/A37B-6 la carga máxima teórica era de dieciocho bombas Mk.81. Sin embargo la posición interna delantera de los racks alares no se utilizaban, por la cercanía con la tapa del tren de aterrizaje. (Jorge Núñez Padín)



McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk 0662/3-A-309. Base Aeronaval Comandante Espora, 17.05.84. (Jorge Núñez Padín)



McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk 0654/3-A-30

3° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque. Base A

El 11 de Diciembre de 1970 comenzaron los trabajos de modificación a la versión A-4Q, los que concluyeron el 20 de Septiembre de 1971. Asignado el 2 de Mayo de 1972 a la 3° Escuadrilla Aeronav dos de 1974 pasó a ser 0654/3-A-301. Durante el “Operativo Tronador”, interceptó aviones de la Aviación Naval de Chile en dos oportunidades: el 15 de Diciembre de 1978 tripulado por el Capitán ñana al mando del Capitán de Corbeta Rodolfo Castro Fox. La segunda en horas de la tarde al mando del Teniente de Navío Roberto Sylvester, durante el ataque a la HMS ”Ardent”, resultando el S



1 (msn 12118 ex USN A4D-2 BuAer 144872)
Aeronaval Río Grande, 21 de Mayo de 1982
aval de Caza y Ataque. Efectuó el primer enganche a bordo del portaaviones ARA (V-2) "25 de Mayo" el 14 de Agosto de 1972 tripulado por el Capitán de Corbeta Eduardo Invierno. A media-
n de Corbeta Italo Lavezzo y el 19 de Diciembre piloteado por el Teniente de Fragata Horacio Pettinari. El 21 de Mayo de 1982 participó en dos salidas de ataque. La primera en horas de la ma-
Skyhawk con averías leves por esquirlas. Posteriormente realizó salidas de combate sobre Malvinas los días 23, 26,27 y 28 de Mayo y el 8, 9 y 12 de Junio. Último vuelo el 19 de Julio de 1986.



A-4Q Skyhawk 0657/3-A-304 en el camuflaje táctico aplicado a fines de Mayo de 1982, que se pintó además en el -301,-302 y -306. Base Aeronaval Comandante Espora, Septiembre 1982. (Colección Jorge Núñez Padín)



Skyhawk 0657/3-A-304 a bordo del portaaviones, en el embarque de Octubre de 1982. (Colección Jorge F. Núñez Padín)



Vista frontal del Skyhawk 0654/3-A-301 rodando sobre la plataforma tripulado por el Teniente de Navío Lecour. El círculo gris en el panel antirreflejo, indica la posición del equipo IFF. (Jorge Núñez Padín)



Instantes previos al vuelo final del A-4Q en la Aviación Naval. Capitán de Corbeta Rótolo, Teniente de Fragata Linari, Capitán de Corbeta Olmedo y Teniente de Navío A. Medici. Cdte. Espora, 22.02.88. (MUAN)

OPERACIONES EN MALVINAS

La 3° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque (EA33) al mando del Capitán de Corbeta Rodolfo Castro Fox inició las actividades del año naval 1982 en una crítica situación. Por un lado se había previsto contar con doce pilotos aviadores navales, de los cuales cinco debían realizar el curso de adaptación. Para ello resultaban insuficientes las 1500 horas de vuelo asignadas para el año; más complicada era la situación en el caso de los suboficiales. En lo que respecta al material aéreo solamente tres de los once Skyhawk no presentaban fisuras en las alas, aunque el 0658/3-A-305 tenía que entrar a una revisión PAR el 26 de Enero. Para fines de Febrero entraba en PAR el 0665/3-A-312, con lo cual solamente el 0655/3-A-302 estaría disponible durante el mes de Marzo. De los ocho restantes que estaban fuera de servicio ó desconsignados, siete (24) presentaban fisuras en el larguero intermedio de la planta alar y de esos, cuatro requerían urgente solución. También existían inconvenientes con la fecha de vencimiento de los cohetes eyectores Mk.1 y de un número insuficiente de ganchos de frenado. Se debió recurrir a dos cohetes para asientos recibidos en préstamo desde la Fuerza Aérea. Todo ello condicionó la actividad de vuelo, anotándose solamente 67,60 horas de vuelo en Enero y 60.70 horas en Febrero, durante el cual no se registraron novedades en cuanto a materia.



Sobre la cubierta del portaaviones, se observan los tres Skyhawk de la EA33, durante el desarrollo del Operativo Rosario el 2 de Abril de 1982. (COAN)

Al comienzo de Marzo se produjo la salida de servicio del 0665/3-A-312 por inspección calendaria y entre el 11 al 16 de Marzo la escuadrilla quedó sin aviones, al presentarse novedades técnicas en el 0655/3-A-302. El 0667/3-A-314 había sido seleccionado como el primer avión en recibir el cambio de ala, quedando en segundo lugar el 0661/3-A-308. El 19 de Marzo fue librado al servicio con prórroga el 0658/3-A-305 y el 25 de Marzo lo hizo en las mismas condiciones el 0665/3-A-312. De tal forma cuando la EA33 recibió órdenes de embarcar en el portaaviones, lo hizo con solamente tres aviones. Integrados al Grupo Aéreo Embarcado el 29 de Marzo participaron en la "Operación Rosario". Se asignó a la unidad la misión de dar apoyo a la Fuerza de Tareas Anfibia en caso de ser requerido, pero el desarrollo de las acciones de reconquista de las Islas Malvinas no hizo necesaria su empleo. El mes de Marzo cerró con un total de 103.10 horas de vuelo.

Para el 5 de Abril, la unidad tras regresar a su base natural, comenzó una intensa actividad de alistamiento material y de personal. Para recomponer la línea de vuelo, se canceló la inspección PAR prevista para cuatro aviones. Así el 8 de Abril se incorporó el 0667/3-A-314 tras suspenderse el reemplazo de ala, el día 10 lo hizo el 0657/3-A-304, dos días después fue el turno del 0654/3-A-301 y por último el 0660/3-A-307 lo hizo el 16 de Abril bajo la modalidad en servicio con prórroga. Los aviones 0661/3-A-308 y 0662/3-A-309 permanecieron inactivos durante la guerra a causa del PAR. Además del problema de fisuras en ala el 0657/3-A-304 quedó operativo con restricciones por cohete vencido, lo mismo que el 0658/3-A-305. Su sumaron pilotos que se encontraban sirviendo en otros destinos. Durante el transcurso de una semana, la actividad de vuelo comprendió prácticas de reabastecimiento aéreo con un KC-130H de la Fuerza Aérea, bombardeo a baja altura con bombas frenadas, combate aire- aire y aterrizaje en portaaviones. Entre el 18 al 26 de Abril la EA33 embarcó nuevamente en el portaaviones continuando el adiestramiento, por ejemplo en misiones de ataque a mar abierto con guía de los S-2E Tracker así como combate contra aviones de la Fuerza Aérea con base en tierra. Toda esta actividad de adiestramiento, insumió 124 horas de vuelo. Ante la inminencia de un enfrentamiento armado, la EA33 embarcó nuevamente el 28 de Abril como la Unidad de Tareas 80.3.2 , quedando integrada al Grupo de Tareas de Ataque GT 80.3 del Capitán de Fragata Jorge Czar, conformado además por los Super Etendard y SA-316 Alouette III. Desde ese momento, se mantuvo una guardia en alerta de dos Skyhawk en tanto que el resto permanecía configurado para ataque con bombas convencionales. El 1 de Mayo, el radar de exploración de portaaviones identificó la aproximación de aviones, por lo



El A-4Q Skyhawk 0655/3-A-302 fue rápidamente reparado tras los daños sufridos en la retracción accidental del 18.05.82. (Colección Fernando Jara)

ORGANIZACIÓN

3° ESCUADRILLA AERONAVAL DE CAZA y ATAQUE

Base Aeronaval Almirante Hermes Quijada (Río Grande/Tierra del Fuego), Mayo 1982

1° DIVISION	2° DIVISION
1° Sección	1° Sección
Capitán de Corbeta Rodolfo CASTRO FOX	Capitán de Corbeta Alberto PHILIPPI
Teniente de Navío Marco BENÍTEZ	Teniente de Navío José ARCA
Teniente de Fragata Félix MEDICI	Teniente de Fragata Marcelo MARQUEZ
2° Sección	2° Sección
Capitán de Corbeta Carlos ZUBIZARRETA	Teniente de Navío Benito ROTOLO
Teniente de Navío Alejandro OLMEDO	Teniente de Navío Carlos LECOUR
Teniente de Navío Carlos OLIVEIRA	Teniente de Navío Roberto SYLVESTER

cual fue catapultada a las 15:30 Hrs. una sección de Skyhawk (Capitán Philippi y Teniente Médici). Fueron identificados como Canberras de la Fuerza Aérea que retornaba a Trelew, luego de operar en la zona de Malvinas. Ese mismo día, la información proporcionada por el S-2E Tracker 0702/2-AS-23 (al mando del Capitán de Corbeta Dabini), indicaba a presencia de una fuerza naval británica, que incluía a un portaaviones. Luego de una evaluación, se planificaría un ataque aéreo para las 06:00 horas del 2 de Mayo con seis Skyhawk armados con cuatro bombas Mk. 82. Esta acción sería coordinada con un ataque misilístico a cargo del Grupo de Tareas CT 79.4 - corbetas A69 ARA (P-1)"Drummond", ARA (P-2) "Guerrico" y ARA (P-3) "Granville" -. Sin embargo esta maniobra tuvo que ser cancelada, ya que las condiciones de viento en cubierta, no permitían el despegue de los aviones con su carga de bombas. Durante una semana los Skyhawk continuaron a bordo del portaaviones aguardando instrucciones, mientras que en ese período se efectuaron varias salidas de intercepción contra aviones que resultaron ser de la Fuerza Aérea.

El 12 de Mayo la EA33 fue instruída para desplegarse hacia la Base Aeronaval Almirante Quijada (Río Grande), donde arribaron alrededor de las 13:00 Hrs. La dotación de la unidad que incluía ocho aviones, doce pilotos y setenta y seis suboficiales quedó completa el 14 de Mayo. La denominada UT 80.3.2, se organizó en dos Divisiones a cargo del Capitán de Corbeta Castro Fox y del Capitán de Corbeta Philippi. Cada división de seis pilotos, quedó dividida por dos Secciones. En cuanto al material de vuelo se dispuso alistar una división de seis aviones para ataque anti-superficie, con una aeronave adicional de reserva, dedicando al 0655/3-A-302 para misiones de reabastecimiento. El 20 de Mayo por causa de una retracción accidental del tren de aterrizaje, el 0655/3-A-302 quedó sin servicio pero gracias a un intenso trabajo del personal de mantenimiento quedo reparado para el día siguiente.

Luego de una tensa espera, que se prolongó hasta el 21 de Mayo, la 3° de Caza y Ataque entraría en combate. Efectivamente, dando cumplimiento a órdenes recibidas hacia las 10:15 Hrs. las secciones de los Capitanes Castro Fox y Zubizarreta despegaron con rumbo al Estrecho de San Carlos, para ejecutar una misión de ataque antisuperficie. Luego de un sobrevuelo en el área asignada sin encontrar objetivos, aterrizaron sin novedad a las 12:10 Hrs.

Una nueva misión de ataque es organizada, despegando a las 14:10 Hrs. la sección del Capitán Philippi (0660/3-A-307) integrada además por el Teniente de Navío Arca (0665/3-A-312) y por el Teniente de Fragata Márquez (0667/3-A-314). A partir de las 14:25 Hrs lo hicieron el Teniente de Navío Rótolo (0659/3-A-306), secundado por los Tenientes de Navío Lecour (0658/3-A-305) y Sylvester (0654/3-A-301). Todos los aviones estaban artillados en la configuración "Trabuco", con el intervalómetro -instalado en el MER- regulado para una velocidad de ataque de 450 nudos, con lanzamiento en reguero con una distancia de cuarenta metros entre cada bomba Mk.82 Snakeye. La primera sección penetró el Estrecho de San Carlos desde el Sur en vuelo rasante a lo largo de la costa Oeste de la Isla Soledad, detectando visualmente a la averiada HMS (F-184)"Ardent". Esta fragata había recibido a las 14:30 Hrs aprox. un impacto directo de una bomba de 1000 libras Mk.17 lanzada por el Teniente Bernhard desde el Dagger C-436 del III° Escuadrón Aeromóvil "Avutardas Salvajes". El efecto de la misma fue devastador, ya que destruyó completamente el lanzador de Sea Cat, demoliendo la zona de hangar y destruyendo además un helicóptero Sea Lynx; inclusive el cañón de



A partir del 28 de Abril se mantenían varios Skyhawk en configuración de ataque antisuperficie con bombas Mk.82 Snakeye. (Capitán de Navío Alberto Philippi)



TN Sylvester, TN Lecour, TN Oliveira, CC Zubizarreta, TN Arca, CC Castro Fox, TN Rótolo y TN Benítez. TC Medici, TF Márquez, TF Olmedo y CC Philippi. Río Grande, 20 de Mayo de 1982. (Capitán de Navío Philippi)



El entonces Capitán de Corbeta Castro Fox próximo a iniciar el rodaje en Río Grande, durante la salida de ataque del 23 de Mayo de 1982. (Capitán de Navío Rodolfo Castro Fox)



Luego del 23 de Mayo la actividad de la EA33 quedo reducida a operar dos aviones en cada salida combate. Base Aeronaval Río Grande, hacia fines de Mayo de 1982. (Capitán de Navío Rodolfo Castro Fox)



El Skyhawk 0654/3-A-301 en cubierta sobre la catapulta (Colección Sebastian Novais)



El Skyhawk 0658/3-A-305 durante uno de sus últimos embarques en 1985. Se planificó el reemplazo de sus alas para Mayo 1986, pero resultó destruído días antes. (COAN)



Pocos días después de su último catapultaje, efectuado el 19 de Julio tripulado por el Capitán Francisco, el Skyhawk 0657/3-A-304 fue fotografiado al interior del hangar de la EA33. Base Aeronaval Comandante Espora, 08.08.1986 (Jorge Núñez Padín).



El Skyhawk 0662/3-A-309 efectuó su último vuelo a fines de Julio de 1987, tras desestimarse una propuesta de extender su vida para tareas auxiliares. (Jorge Núñez Padín)

proa había quedado anulado. Quince minutos después fue objeto de un segundo ataque efectuado por aviones A-4P Skyhawk del Grupo 5. En medio de una meteorología caracterizada por nubes bajas y chubascos, los A-4Q Skyhawk maniobraron para atacarla nuevamente con rumbo Oeste hacia las 15:15 Hrs. Los dos primeros aviones consiguieron lanzar sus bombas y no hubo confirmación del último. Lamentablemente cuando emprendían la ruta de escape con dirección Sur, tras haber recorrido unas 10 millas , fueron interceptados al Este de la Isla Swan por dos Sea Harrier FRS.1 del 800° Squadron asignados al rol de patrullaje antiaéreo sobre Goose Green. El "307" del Capitán Phillipi fue alcanzado por un misil Sidewinder disparado desde el Sea Harrier XZ457 del Lt. Clive Morrell. El impacto le destrozó la sección de cola, obligándolo a eyectarse sobre el mar. El Teniente Arca, recibió numerosos impactos de cañón de 30mm efectuados por el Lt. Morrell sobre el semiala izquierda; al tiempo que los impactos de cañón disparados desde el Sea Harrier XZ500 del Flt. Lt. John Leeming provocaron la explosión en vuelo del Skyhawk "314" y la muerte del Teniente Márquez. El Teniente Arca luego de "desprenderse" de su adversario, enfiló hacia Puerto Argentino para intentar un aterrizaje de emergencia. Los daños en el sistema hidráulico y la confirmación de la pérdida de la pata izquierda del tren de aterrizaje principal lo forzaron a una eyección. El piloto cayó al mar, siendo rescatado por el UH-1H Huey AE-424 de Aviación de Ejército piloteado por el Capitán J. Svendsen; en tanto que el Skyhawk que continuaba volando en círculos, fue destruído por artillería propia. La segunda sección alertada de esos sucesos, formó en columna entrando a la Bahía Ruiz Puente en sentido Este-Oeste, alrededor de las 15:30 Hrs. Aunque se encontraban al menos cuatro naves en el área, para desgracia de la "Ardent" concentró la atención, quedando en el acto condenada a recibir un cuarto y fatal ataque. Liderando al mismo, el Teniente Rótolo lanzo sus bombas, horquillando a la nave aunque sin lograr impacto. El Teniente Lecour a bordo del "305" lanzó tres bombas, una de las cuales impactó en la banda de estribor, a popa; en tanto que no fue posible observar el resultado de las bombas del Teniente Sylvester por ser el último de la formación. Con el transcurso de los años, se hicieron públicos distintos pormenores los cuales permiten afirmar que el impacto logrado por el Teniente de Navío Carlos Lecour fue el que terminó por hundir a la fragata inglesa. Inclusive aso lo ha reconocido el propio comandante de la HMS "Ardent" el Cdr A. J. West RN DSC en su informe oficial.

Una vez concluído el ataque, la segunda sección pudo regresar a Río Grande adonde aterrizaron a las 16:40 Hrs, reportándose averías menores por esquirlas en el parabrisas del 0658/3-A-305 y en un drop del 0654/3-A-301.

La primera misión planificada para el día 23 de Mayo contra un objetivo avisado en la zona del estrecho de Magallanes, fue cancelada cuando se obtuvieron reportes del Beech 200 Super King Air (0745/4-G-43) del Capitán de Corbeta Solá que lo identificó como un mercante propio. Instantes después se presentó la ocasión para enviar al ataque a una sección reforzada. Al frente de la misma, el comandante de la EA33 Capitán de Corbeta Castro Fox (0654/3-A-301) junto a su segundo, el Capitán de Corbeta Zubizarreta (0659/3-A-306) además de los Tenientes de Navío Benítez (0655/3-A-302) y Oliveira (06558/3-A-305). La misión que comenzó a las 12:35 Hrs incluyó el primer reabastecimiento aéreo desde un KC-130H de la Fuerza Aérea. Durante el transcurso de la maniobra el Teniente Oliveira experimentó dificultades técnicas, que lo obligaron a abortar y retornar al punto de despegue. Aproximadamente a las 14:05 Hrs los aviones sobrevolaron la Isla Gran Malvina en vuelo rasante, atravesando una intensa barrera de fuego antiaéreo. El líder de la formación, Capitán Castro Fox a unas siete millas inició la corrida de ataque contra una fragata Type 21 – casi con seguridad la HMS (F-170) "Antelope" al mando del Cdr. Nick Tobin que navegaba en el centro de la Bahía San Carlos – cambiando luego de objetivo. Decidió atacar a la nave de asalto anfibio HMS (L-11)"Intrepid" que se encontraba semioculta tras las elevaciones del terreno en el sector Norte de la Bahía de San Carlos. Desde este navío al mando del Capt.P.Dingemans RN DSO –confundido inicialmente con un crucero de la clase County (25)- adivinaron la maniobra, lanzando de inmediato un misil Sea Cat, el cual fue esquivado por el Capitán Castro Fox que perdió la concentración , tras lo cual sus bombas que cayeron al agua sin impactar la nave inglesa .El Teniente Marco Benítez , continuó su ataque contra la "Antelope" logrando un impacto de Mk.82 sobre la amura de babor, que no estalló tras alojarse en la zona de camarote de suboficiales(26). El Capitán Zubizarreta, al no conseguir desprenderse de sus bombas por fallas en el sistema eléctrico del MER, retornó al continente con su carga completa. El aterrizaje con viento cruzado y hielo en superficie resulta accidentado: la rueda de proa se revienta, saliendo el avión de pista. En ese momento y tras quebrarse el parante de proa, el piloto accionó el control de eyección saliendo disparado con la nariz del Skyhawk hacia abajo, pereciendo por causa del violento impacto contra el suelo. En tanto, el Capitán Castro Fox aterrizó con su aeronave en emergencia por nivel de combustible, tras tres horas de vuelo. Al finalizar la jornada, los efectivos de la EA33 estaban reducidos a solamente cuatro aviones en condiciones de volar (3-A-301,-302,-304 y -305), de los cuales dos (3-A-304 y -305) por fallas diversas estaban temporalmente fuera de servicio. Con una línea de vuelo tan reducida, la capacidad operativa de la escuadrilla era mínima. Además durante las operaciones realizadas quedó comprobado que el tradicional color gris claro de los Skyhawk facilitaba su localización por parte de aviones enemigos. Se decidió aplicar un enmascaramiento provisorio a dos tonos de Marrón/Verde oscuro. El proceso de repintado fue realizado por personal del Taller Aeronaval Central a partir del 24 de Mayo, en Río Grande. Además la Insignia Nacional en la parte móvil del timón de dirección fue suprimida y reemplazada por una pequeña bandera al estilo"Fuerza Aérea".

El vuelo planificado para el 25 de Mayo tuvo que cancelarse –lo mismo que el día 22- por causa de la intensidad del viento que azotaba el área de Río Grande. Recién para el 26 de Mayo mejoró la meteorología, permitiendo un vuelo de reconocimiento armado del que tomaron parte los Tenientes Olmedo (0654/3-A-301) y Médici (0655/3-A-302). Sobrevolaron la Bahía San Julián (Isla Gran Malvina) sin lograr entrar en contacto con fuerza enemigas, tras lo cual aterrizaron sin novedad a las 11:17 Hrs. Por la tarde despegaron para una misión similar los Tenientes de Navío Rótolo (3-A-301) y Oliveira (3-A-302) la que se canceló por inconvenientes durante el reabastecimiento aéreo. Al día siguiente, despegaron a las 09:20 Hrs. los Tenientes Oliveira (0654/3-A-301) y Olmedo (0655/3-A-302), con cuatro bombas Mk. 82 SE, para una nueva misión de reconocimiento ofensivo el área de Cabo Belgrano y Bahía San Julián (Isla Gran Malvina). No se logra contacto con el enemigo, retornando sin novedad a las 11:05 Hrs. Otra misión prácticamente idéntica, se ejecutó el 28 de Mayo con la participación de los Tenientes Silvestre (0658/3-A-305) y Lecour (0655/3-A-301), con el propósito de bombardear un objetivo en la zona de Punta Federal (Estrecho de San Carlos). La misión que requirió reabastecimiento, concluyó a las 13:05 Hrs. sin haber encontrado fuerzas enemigas por causa de meteorología adversa sobre el área objetivo. Así concluyeron las acciones en el mes de



La fragata HMS "Ardent" escorada y con llamas a popa, tras recibir un impacto directo de Mk.82 logrado por el Teniente de Navío Lecour a bordo del A-4Q 0658/3-A-305. San Carlos 21 de Mayo de 1982.

Mayo, durante el cual se ejecutaron 88,90 Hrs de vuelo.

En todas estas acciones y en las siguientes, necesariamente debía emplearse al Skyhawk 0655/3-A-301 por tratarse de la única aeronave dotada con el sistema VLF/Omega, que resultaba esencial para poder navegar con precisión sobre el mar. Recién hacia el 11 de Junio terminó de repararse al Skyhawk 0659/3-A-306, aunque restaba efectuar el vuelo de prueba. La EA33 retornó a la actividad el 8 de Junio, cuando los Tenientes Oliveira (0654/3-A-301) y Olmedo (0658/3-A-305) efectuaron un bombardeo rasante con bombas Mk.82 LDGP (de cola cónica) sobre una posición designada en la Isla Broken, donde informes de inteligencia indicaban la presencia de helicópteros Británicos. Aterrizaron sin novedad a las 10:47 Hrs. La jornada posterior, se ordenó atacar una nave de desembarco encallada en la zona de Bahía Fitz Roy, probablemente el RFA (L3505)"Sir Tristram". Interviene la sección compuesta por los Tenientes Rótolo (0654/3-A-301) y Médici (0655/3-A-302); quienes durante la etapa de ida recibieron orden retransmitida desde el Super King Air 0746/4-G-44 de abortar, tras detectarse la presencia de patrullas de Sea Harriers en zona. La última salida operativa de la 3° de Ataque consistió en una misión de reconocimiento armado, programada para el 12 de Junio. Participaron nuevamente el Teniente Rótolo (0654/3-A-301) y el Teniente Médici (0655/3-A-302), quienes aterrizaron sin novedad en Río Grande a las 16:05 Hrs., luego de haber tenido un cruce con una escuadrilla de Sea Harriers. Respecto al equipamiento conviene recordar que los A-4Q Skyhawk presentaban una serie de falencias. Solamente dos de los aviones (el 0654/3-A-301 y el -306) estaban equipados con sistema de navegación VLF/Omega que además no tuvieron un funcionamiento correcto. Tras el accidente del 23 de Mayo solamente quedó operativo uno de ellos. El empleo de este recurso se había vuelto indispensable para llevar a cabo ataques sobre el mar con razonable eficacia, toda vez que le permitía al piloto navegar con precisión hasta un punto determinado en el mar. La carencia de esto obligaba a una navegación rudimentaria de rumbo, velocidad y tiempo; sin ninguna flexibilidad para efectuar cambios de derrota. Por otra parte la única barquilla de reabastecimiento, había quedado fuera de servicio tras el incidente que sufriera el 0655/3-A-302 el 18 de Mayo, lo cual complicó la planificación de las operaciones.

El 14 de Junio la 3° de Caza y Ataque regresó a la Base Aeronaval Comandante Espora. Tras efectuar un vuelo de prueba el 15 de Junio, el Skyhawk 0659/3-A-306 se replegó al día siguiente. Tres días después los A-4Q 0655/3-A-302 y 0657/3-A-304 quedaron fuera de servicio. La escuadrilla concluyó el mes sin ninguna aeronave operativa- por vencimiento de los cohetes eyectores-tras haber completado 33,20 horas de vuelo. Recién hacia el 11 de Julio tras concretar vuelo de prueba, se reincorporó al servicio el 0662/3-A-309, luciendo un inusual camuflaje. Por su desempeño, la Bandera de Guerra de la 3° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque fue condecorada con la medalla "Honor al Valor en Combate", lo mismo que el Capitán de Corbeta Castro Fox, el Capitán de Corbeta Philippi y el Teniente de Navío Arca. El Capitán de Corbeta Zubizarreta y el Teniente de Fragata Márquez fueron condecorados "post-mortem" con la medalla "Muerto en combate". Aún cuando sólo se trató de una pequeña unidad, quedó demostrado como los años de adiestramiento y una gran voluntad de todo el personal se sobrepusieron a todo tipo de limitaciones, produciendo graves daños a la flota inglesa.

Pilotos de la 3° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque

Capitán de Corbeta Rodolfo Castro Fox ("Zorro")
Capitán de Corbeta Alberto Philippi ("Mingo")
Capitán de Corbeta Carlos Zubizarreta ("Liebre")
Teniente de Navío Benito Rótolo ("Tano")
Teniente de Navío José Arca ("Cacha")
Teniente de Navío Marco Benítez ("Galo")
Teniente de Navío Alejandro Olmedo ("Lindo")
Teniente de Navío Carlos Oliveira ("Apio")
Teniente de Fragata Carlos Lecour ("Francés")
Teniente de Navío Roberto Sylvester ("Tito")
Teniente de Fragata Marcelo Márquez ("Lora")
Teniente de Fragata Félix Médici ("Nipo")

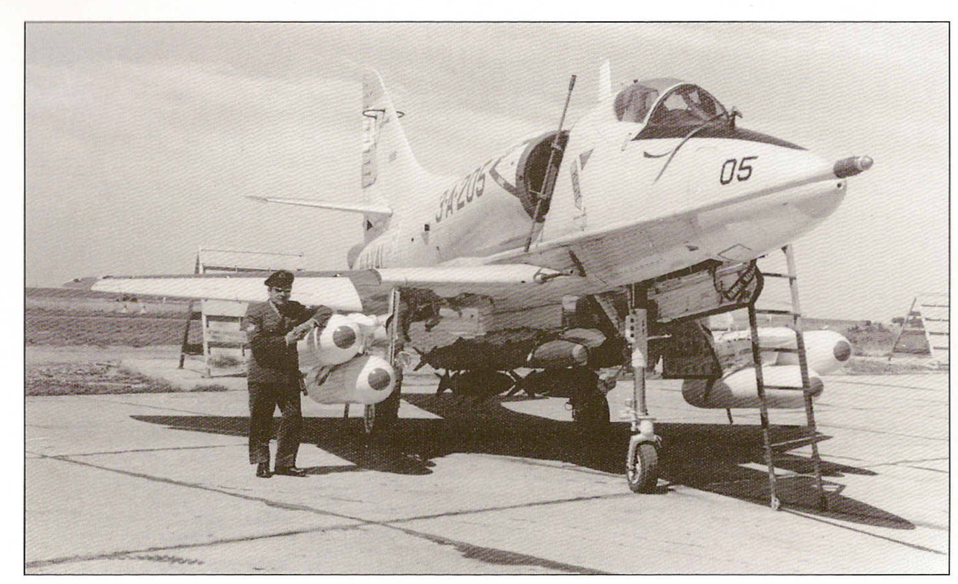
TECNICA

La Aviación Naval Argentina adquirió un total de dieciséis McDonnell Douglas A-4B Skyhawk en virtud del contrato FMS-Foreing Military Sale Case AR-BBP-PO, procedentes de la reserva de la US Navy. Posteriormente se firmó el contrato MDC J0-125 con la McDonnell Douglas Corporation, el 21 de Septiembre de 1970 con objeto de realizar trabajos de recorrida en las células escogidas al efecto. Los trabajos incluían una extensa lista de reformas, especificadas en el Aircraft Modification and Reaconditioning Agreement (No. DAC 70-97-T) las que dieron lugar a la versión A-4Q, exclusiva de la Armada Argentina. Un aspecto relevante de programa fue el de reemplazo del motor original Wright J65-W-16 de 7500 libras de empuje, por un reactor J65-W-20 que entregaba 8400 libras. La instalación de este motor suponía varias ventajas, como ser: capacidad de operar a un régimen de máxima potencia durante 5 minutos, incremento de la velocidad máxima con carga externa, mayor velocidad ascencional con una reducción del 18% en el tiempo para alcanzar los 40000 pies, menor emisión de humo y menor requerimiento de mantenimiento. Se puede mencionar que las prestaciones del A-4B con un J65-W-20 eran comparables a las del A-4E con el J-52-P-6, gracias a un relación peso/potencia levemente superior. Los motores fueron sometidos a un proceso de remanufactura a cargo de la US Navy en sus instalaciones de la NARF Quonset Point, requiriendo la aplicación de veintitrés Power Plant Changes-PPC. Los ocho motores de los A-4B estándar, también fueron llevados al modelo Dash 20.

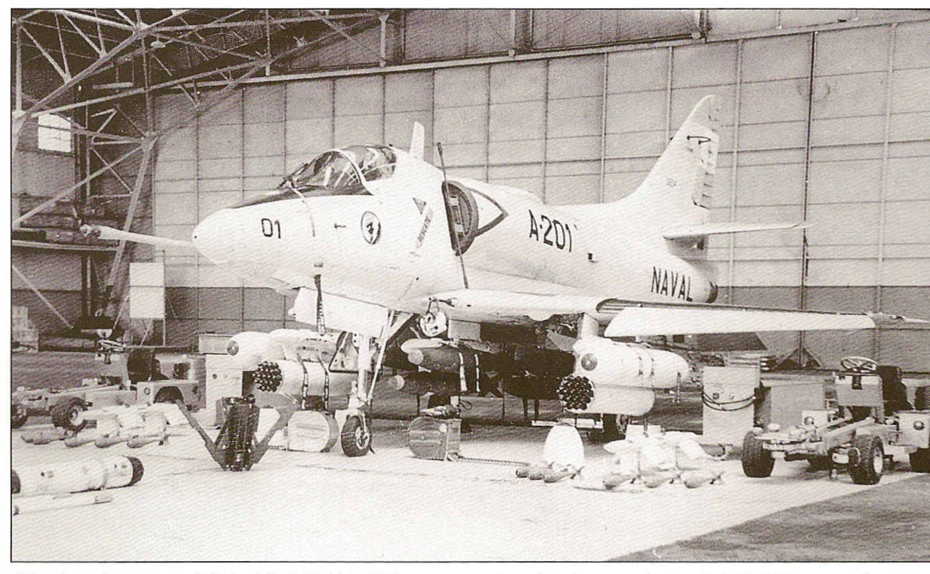
Además se agregaron una serie de reformas estructurales a la célula del avión así como modificación de la superficie alar, a la que se incorporaron spoilers. Los spoilers eran muy útiles para controlar los aviones en fase de aterrizaje con viento cruzado de hasta 25 nudos. De acuerdo a lo estipulado el 21 de Mayo de 1971 en la Change Order N°4, se contrató la provisión e instalación de spoilers en dos aviones de back-up al costo de U$ 29000,00. También debían modificarse las secciones de proa de esos aviones al standard A-4Q, aunque sin provisión de equipos. Una vez desarmados los aviones, se detectaron algunas deficiencias importantes. Por caso se contrato al costo de U$ 12488,00 (Change Order N°5 del 3 de Junio de 1971) la reparación de los estabilizadores horizontales fisurados de ocho aviones (144882, 144895, 144898, 145005, 145010, 145025, 145035 y 145061). En el área de sistemas, la mayor parte del equipamiento electrónico fue reemplazado por un paquete Collins de nav/comm, similar al utilizado en los A-4F. De acuerdo al Change Order N°3 del 17 de Marzo de 1971, se eliminó requerimiento para que la Douglas reacondicionara algunos equipos: TACAN AN/ARN-21, altímetro radar AN/APN-141 y el equipo de navegación AN/ASN-19. Dichos trabajos por una cuestión de costos fueron contratados a la US Navy, sin embargo los A-4Q arribaron al país sin ellos, debido a los retrasos en la entrega. Todos los Skyhawk fueron equipados con asientos eyectables Douglas Escapac 1A-1 que permitían eyecciones en condiciones 0/0. Todos estos trabajos se llevaron a cabo en las facilidades de la Tulsa Rework Facility (Oklahoma) y luego de los vuelos de prueba las aeronaves se concentraban en la NAS Cecil Field (California). Algunos de estos aviones, pertenecieron al subtipo TA-4B en virtud de su empleo como entrenadores monoplazas. Como misceláneos se adquirieron como repuestos ocho "tail pipes" así como herramientas y elementos de mantenimiento por un total de U$ 38440,21 (Change Order N°7 del 29 de Octubre de 1971).

Si bien el A-4Q Skyhawk era un avión de ataque, fue utilizado en roles de apoyo como el de reconocimiento aerofotográfico. Para tal efecto, se desarrolló el pod VICON 18 equipado con seis cámaras oblicuas Vinten, aptas para vuelos de reconocimiento a gran altura. El contenedor instalado en el soporte central fue utilizado por primera vez el 6 de Agosto de 1974 en el Skyhawk 0660/3-A-307 tripulado por el Capitán de Corbeta Eduardo Alimonda. El sistema fue ampliamente utilizado y al menos ocho Skyhawk fueron empleados como "fotógrafos". También mediante el empleo del sistema Buddy-Pack central fue posible por primera vez efectuar trabajos de reabastecimiento aéreo en el ámbito de la Aviación Naval. Es interesante destacar que los tres equipos Sargent Fletcher 31-300 utilizados fueron adquiridos a Israel ya que la US Navy por entonces disponía de un número insuficiente de sistemas para su propio uso. A lo largo de su carrera operativa en la Armada, seis Skyhawk fueron adaptados para su empleo eventual como "tanqueros".

Para 1978 era evidente la necesidad de equipar a los aviones con medios más precisos para la navegación sobre el mar, ya que el sistema AN/ASN-19 nunca tuvo un desempeño satisfactorio dado su antigüedad. Para remediar la situación, se encaró la instalación de un navegador tipo VLF/Omega. Distintas circunstancias retrasaron la implementación de este proyecto, hasta que a fines de Abril de 1982 se concretó la instalación de sistemas Global GNS-500AA en los Skyhawk 0654/3-A-301 y 0659/3-A-306 justo a tiempo para las operaciones de combate. Las decrecientes partidas presupuestarias impidieron la compra de equipos adicionales para el resto de los aviones. Solamente tras la pérdida de 0659/3-A-306, el Skyhawk 0662/3-A-309 recibió un sistema VLF/Omega Serie II. Otro componente de funcionamiento deficiente el TACAN AN/ARN-21 llegó a ser sustituído en el 0654/0654/3-A-301 por otro del modelo AN/ARN-118 (V). A partir de 1978 se instalaron en los A-4Q un intervalómetro asociado a un programador de las estaciones externas, diseñado y construído en el Arsenal Aeronaval N°2. Este dispositivo mejoraba las prestaciones del avion como plataforma de lanzamiento, compatibilizando para cada situación táctica las variables arma, blanco y modo de lanzamiento. La necesidad de reemplazar este elemento por otro de mejor rendimiento, dio lugar en 1980 al diseño de un programador e intervalómetro, utilizando circuitos integrados. El proyecto a cargo del Teniente de Fragata Ing. Pradella, del Departamento de Óptica y Control de Tiro de la Base Naval Puerto Belgrano, permitió más adelante reemplazar el sistema mecánico. Este nuevo dispositivo, permitía el lanzamiento de señuelos (chaff) y estaba comprendido dentro del "Proyecto Alerta" (27). El avance y complejidad de las operaciones aéreas desnudó una de las falencias del A-4Q Skyhawk, como lo era la carencia total de sistemas de contra-medidas electrónicas. Ante la negativa de Estados Unidos de proveer este tipo de elemento, el Taller de Óptica y Control de Tiro de Puerto Belgrano comenzó el diseño en 1980 de un detector de emisiones de radar en el marco del denominado Proyecto Alerta. El prototipo identificado como CME Mk.1 Mod.0 fue instalado en el Skyhawk 0662/3-A-309 siendo ensayado en vuelo por primera vez el 24 de Mayo de 1981 al mando del Teniente de Fragata Sylvester. En dicha ocasión, se realizaron experiencias, durante las cuales fue captada perfectamente la señal del radar Type 909 del destructor ARA (D-1) "Hércules". El sistema estaba compuesto por cuatro antenas instaladas en la proa y en la cola en la zona del escape del reactor, además de un lanzador de señuelos



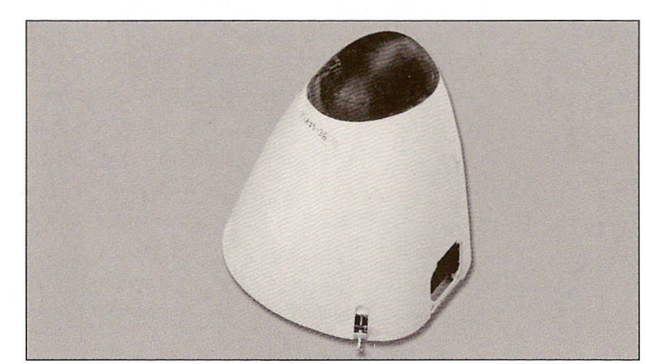
Las seis bombas Mk.81 y cuatro lanzacohetes LAU-69 que muestra el Skyhawk en Mayo de 1972, no era ninguna de las catorce configuraciones utilizadas por la Aviación Naval. (Colección Jorge Núñez Padín)



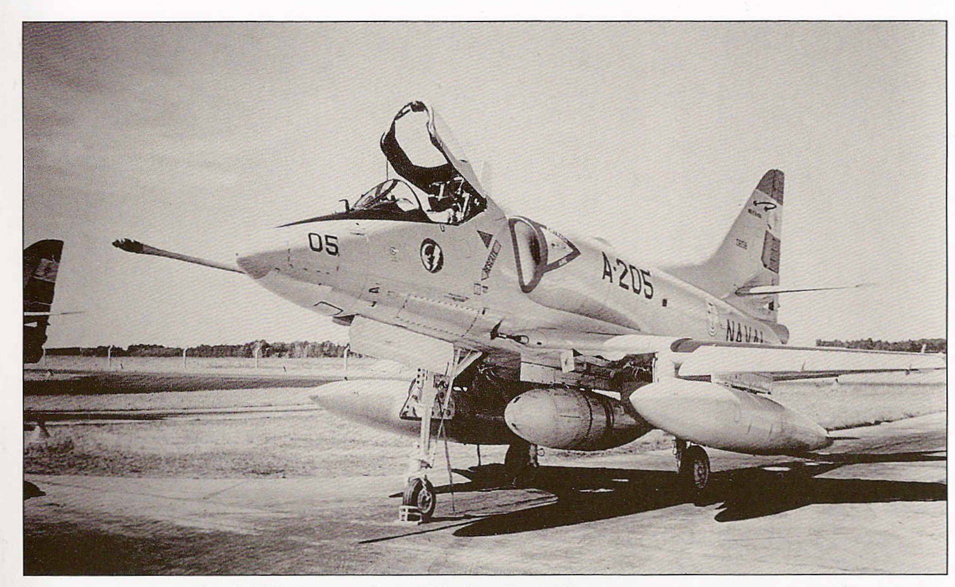
Display de armas del A-4Q 0654/A-201: se aprecian dos lanzacohetes LAU-69A en cada estación alar y en la estación ventral dispuestos en un soporte MER BRU41, seis bombas Mk.81. (Colección Fernando Jara)

y un intervalómetro/programador electrónico. La evaluación determinó el funcionamiento satisfactorio del equipo, pero una conjunción de factores técnicos y económicos interrumpió los trabajos. En su lugar, se planificó más tarde la compra de once kits Thomson/CSF BF de alerta radar para uso en los Skyhawk. La compra de estos equipos y de tres sistemas jammer tampoco llegó a materializarse. En la primera mitad de 1978, la Comisión Aérea Europa recibió una propuesta para artillar los A-4Q con cañones de 30 mm al costo de U$ 100000.00 por avión; solución que fue requerida con urgencia por la 3° Escuadrilla de Caza y Ataque (28), lo que dada la urgencia de los acontecimientos no fue posible implementar. Una vez superado la situación conflictiva con Chile y en respuesta al requerimiento de la Aviación Naval, la empresa Isrex Argentina –representante local de empresas del sector de defensa israelitas- remitió a principios de 1981(29) la propuesta n° 1057 que preveía la instalación de cañones IMI/DEFA 552 de 30 mm, reemplazo de los cañones originales de 20mm. Por distintas razones, este proyecto no pudo concretarse. Asociado al sistema de armas, durante 1982 el Skyhawk 0655/3-A-302 sería equipado con una de las cuatro miras de A-4C que existían en el inventario del Arsenal Aeronaval N° 2.

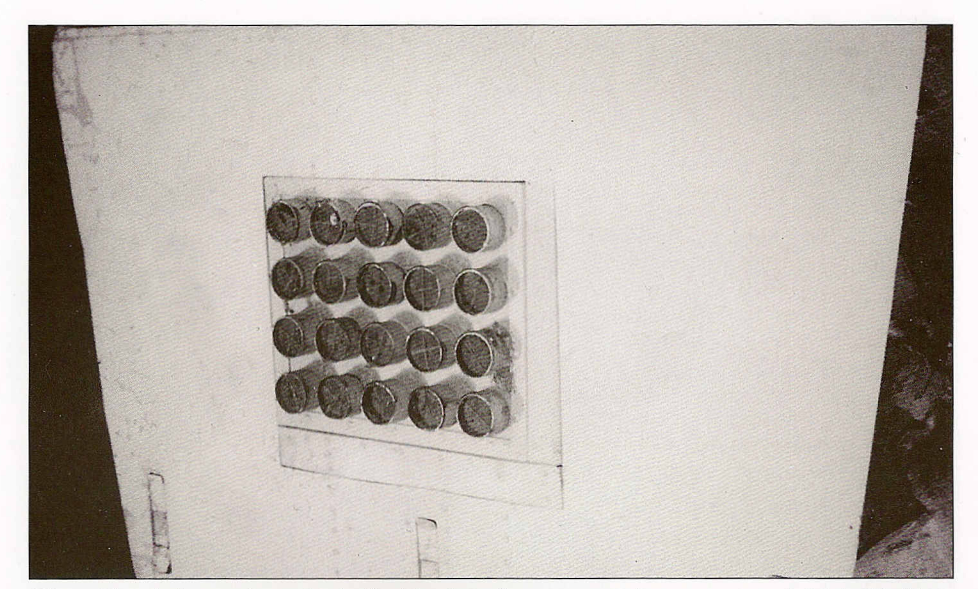
La inspección realizada en el Skyhawk 0659/3-A-306 por causa de pérdida de combustible mientras se hallaba operando en el portaaviones el día 8 de Noviembre de 1981(30), determinó la presencia de fisuras en el larguero alar. Este problema que afectaba a un total de siete aviones les imponía severas limitaciones operativas-aún cuando debieron participar en las acciones de guerra de 1982 en esas condiciones. Pocas semanas después de detectada la falla, se buscó adquirir alas de A-4C equipadas con cinco soportes para cargas externas. Dado que las gestiones no arribaron a buen término, se procedió al empleo de las alas provenientes de los A-4B almacenadas en el Taller Aeronaval Central. La reducida disponibilidad de componentes, sólo permitió dotar de las "nuevas" a los Skyhawk 0654/3-A-301, 0657/3-A-304, 0661/3-A-308 y 0662/3-A-309, además del 0659/3-A-306. Por último debe reportarse, que por disposición N° 133 "C"/75 se ordenó en 1975 al Taller Aeronaval Central la tarea de recuperar dos A-4Q adicionales utilizando aquellas células de A-4B modificadas y motores J65-W-20 disponibles en depósito. Diversos cambios en las prioridades asignadas hicieron que los trabajos avanzaran muy lentamente, hasta que los mismos se reactivaron en 1979 asignándoles las identificaciones 0743/3-A-317 y 0744/3-A-318. Vista la carencia de repuestos, estos aviones desafortunadamente nunca llegaron a ser completados, siendo descartados por Resolución N° 21/82 "R" del Arsenal Aeronaval N° 2.



Nose Assy 3819268-1 descripción de inventario, correspondiente a una de los diez conos de proa de A-4E Skyhawk recibidas por la Aviación Naval. (Jorge Núñez Padín)



Para aumentar su flexibilidad operativa el Skyhawk podía aerotransportar un arrancador externo GTC-85 en la estación ventral, como se observa el 0658/A-205 estacionado en una de las primeras visitas a la Base Aeronaval Punta Indio (Colección Fernando Jara).



Dispositivo de lanzamiento de chaff, ubicado en la compuerta de acceso ventral del A-4Q. (Santiago Rivas)

McDonnell Douglas A4Q SKYHAWK

Avión de caza y ataque embarcado monoplaza, monomotor.

Dimensiones (en Metros): Longitud x Envergadura x Alto: 12.01 x 8.38 x 4.57 m

Pesos (en Kg.): Vacío: 4148,00 Kg. Máximo de despegue: 10206,00 Kg.

Performances: Velocidad máxima 1064 Km./Hr. Techo de Servicio 41950 pies. Radio de combate 465 nm/ 2.5 Hrs.

Planta de poder: 1 reactor Wright J65-W-20 de 34.7 Kn (8400 lb.)

Principales Sistemas: TACAN AN/ARN-21 y AN/ARN-118 (V). IFF AN/APX-72. UHF/DF AN/ARA50. UHF/VHF AN/ARC-109. ADF (Radiocompás) DF-203. Altímetro radar AN/APN-141. VLF/ Omega Global 500A. ILS Collins 51RV-1 .Marker beacon Collins 51Z-4. Asiento RAPEC Douglas Escapac 1A-1

Armamento: 2 cañones Mk. 12 de 20 mm y 100 proyectiles c.u. Tres estaciones alares para cargas externas de hasta 3453 Kg. Bombas: Mk 76 (inertes de 25 lbs.), Mk.86 (inerte de 217 lbs.), Mk.106 (inerte de 5 lbs.), Mk.77 Mod.5 (incendiaria de 238 lts/235 Kg.) Mk.81 LDGP (250 lbs.) Mk.82 (540 lbs., cola cónica) Mk.82 SE Snakeye (570 Lbs, cola M. 15) y Mk.83 Mod.3 LDGP (1040 lbs., cola cónica) Mk. 70 Condib, Modelo 375 (NAPALM española).Lanzacohetes LACO 7 y LACO 19, LAU-10A (4 x 5 in ZUNI/Mk.24), LAU-32 /7 X 2.75 in), LAU-68/131 (7 x 2.75 in), LAU-69A (19 X 2.75 in). Cohetes Aire-Tierra EDESA Albatros. Misil Aire-Aire Ford Aerospace AIM-9B Sidewinder. Pod fotográfico VICON 18.Pod reabastecimiento Sargent-Fletcher 31-300. Drop Aero 1D de 300 galones. Drop de 400 galones. Pod GTC-85.

McDonnell Douglas A-4E AYIT

Avión de caza y ataque embarcado monoplaza, monomotor.

Dimensiones (en Metros): Longitud x Envergadura x Alto: 12.59 x 8.38 x 4.57m

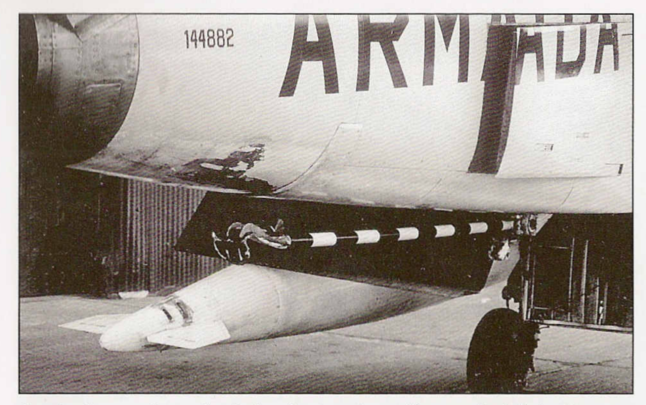
Pesos (en Kg.): Vacío, 4469,00 Kg. Máximo de despegue: 11113,00 Kg.

Performances: Velocidad máxima 1052 Km. /Hr. Techo de Servicio 41950 pies. Radio de combate 530 nm/ 2.5 Hrs.

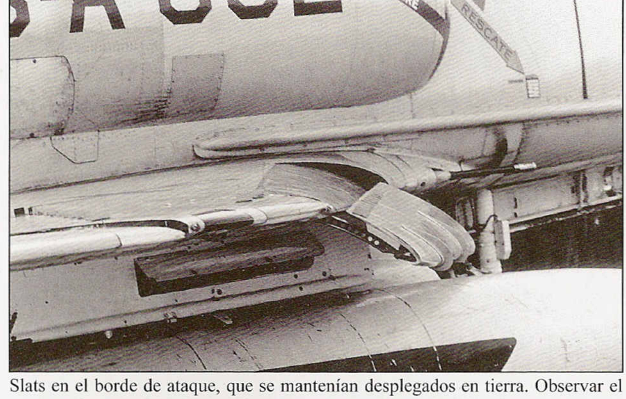
Planta de poder: 1 reactor Pratt & Whitney J-52-P-6A de 35.1 Kn (8500 lb.)

Principales Sistemas: Sistema de navegación y ataque ELBIT LCWDS HOPE. Air Data Computer AXC-666. Sistema HUD El Op. Sistema de navegación Crouzet. Sistema AHRS-Attitude and Heading Reference System Litton. Sistema Doppler Teledyne. IFF AN/APX-73. UHF/DF AN/ARA50. UHF/VHF AN/ARC-109. ADF (Radiocompás). DF-203.Altímetro radar. Asiento RAPEC Douglas Escapac 1A-1

Armamento: 2 cañones IMI/DEFA 552A de 30 mm y 150 proyectiles c.u. Cinco estaciones externas hasta 3720 Kg. Bombas: Mk 76 (inertes de 25 lbs.), Mk.86 (inerte de 217 lbs.),Mk.106(inerte de 5 lbs.) Mk.77 Mod.5 (incendiaria de 238 lts/235 Kg.) Mk.81 LDGP (250 lbs.) Mk.82 (540 lbs., cola cónica) Mk.82 SE Snakeye (570 Lbs, cola M. 15) y Mk.83 LDGP (1040 lbs., cola cónica) Mk. 70 Condib, Modelo 375 (NAPALM española). Lanzacohetes LACO 7 y LACO 19, LAU-10AA (4 x 5 in ZUNI/Mk.24), LAU-68/131 (7 x 2.75 in), LAU-69A (19 X 2.75 in). Misil Aire-Tierra Hughes AGM-65A Maverick. Pod fotográfico VICON 18.Pod reabastecimiento Sargent-Fletcher 31-300.



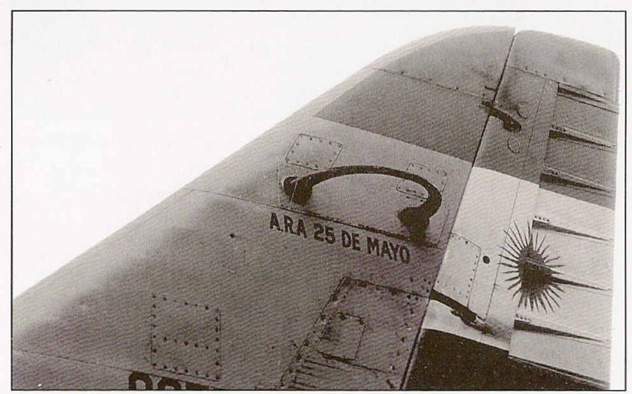
Gancho de apontaje, con banda de refuerzo en la sección posterior inferior .Los ganchos vencidos se pintaban de rojo y se utilizaban solamente para prácticas en tierra.



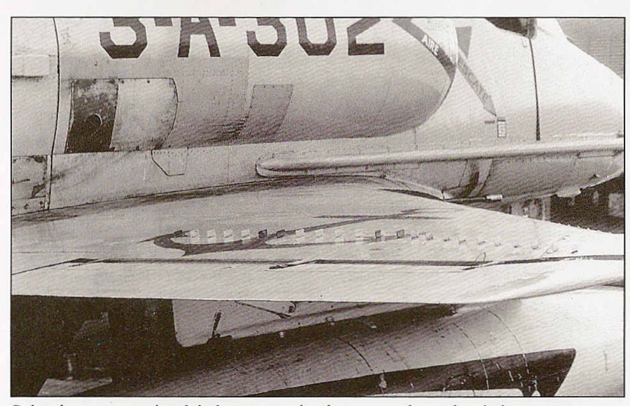
Slats en el borde de ataque, que se mantenían desplegados en tierra. Observar el soporte alar Aero 20A-1, al cual va enganchado el drop de 300 galones.



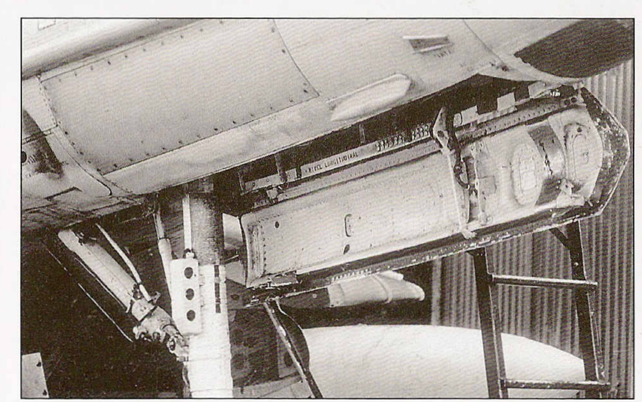
El carenado dorsal del radiocompás DF203, con baliza de posición, elemento característico del modelo A-4Q .



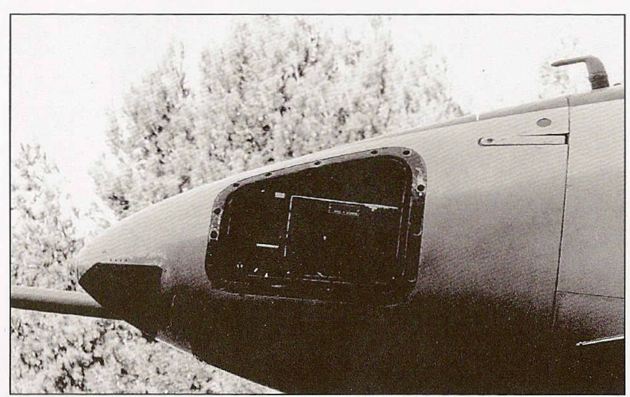
Antena VOR correspondiente al sistema de navegación VOR/ILS Collins 51RV-1.



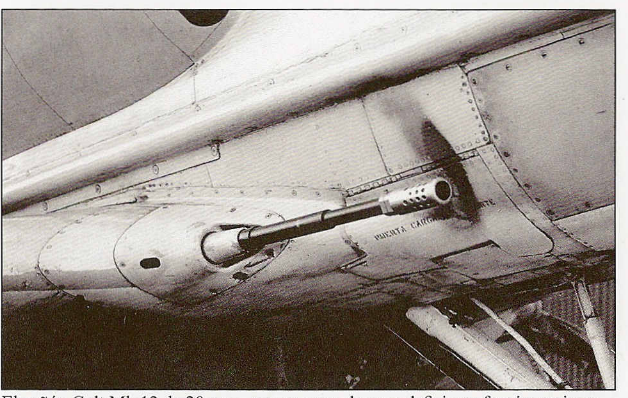
Sobre la cara superior del ala, se aprecian los generadores de vórtice.



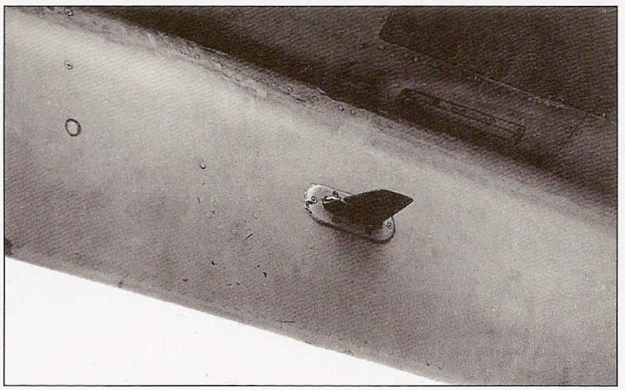
En la imagen se aprecian el indicador luminoso ubicado a la derecha de la pata del tren de aterrizaje y la antena receptora modelo 37X-2 del "Marker Beacon" Collins 51Z-4.



Cono de proa, con la puerta de acceso al sistema AN/ARN-21. El primer carenado inferior, protege la antena del sistema ILS.



El cañón Colt Mk.12 de 20 mm , era un arma de muy deficiente funcionamiento.



Sobre la cara externa de la tapa del tren de aterrizaje de proa, estaba la antena del TACAN AN/ARN-21.

HISTORIAS INDIVIDUALES

0654 A-4Q Skyhawk (msn 12118)

Ex USN A4D-2 BuAer 144872. Averías operativas reparadas entre el 07.01.63 al 01.02.63 en NAS Alameda. Inspección de aceptación el 26.08.71. Trabajos de modificación concluídos el 20.09.71. Recibido con 3825,20 horas de vuelo, en 02.72 como 0654/3-A-201. Asignado el 02.05.72 a la 3° EscAer de Caza y Ataque desde el Arsenal Aeronaval N°2. Primer enganche el 14.08.72 con el Capitán de Corbeta Eduardo Invierno. Resultó dañado por causa desconocida en 09.72 (Parte de Avería 6/72); reparado, retornó al servicio en 04.73. Pasó a ser 0654/3-A-301. Aterrizaje con tren arriba el 30.12.78 sobre la pista 34 de la Base Aeronaval Comandante Espora (Parte de Avería 27/78). Piloto Capitán de Corbeta Italo Lavezzo ileso. Aeronave reparada durante 1979, requiriendo la reconstrucción de la sección delantera del fuselaje y estructura inferior del ala Izquierda. Fuera de servicio el 29.08.80 por pérdida de combustible en el ala. Fuera de servicio entre el 17 al 24 .03.81 por el mismo motivo. Resultó con averías leves, durante la misión de ataque del 21.05.82. Intervino en misiones de combate los días 23, 26,27 y 28.05 y los días 08,09 y 12.06.82.El 01.07.82 entró al TAC al estar vencido por tiempo. Se efectuó el PAR n°2, así como el reemplazo de ala por estar fisurada al igual que el estabilizador horizontal; trabajos finalizados el 11.11.82. Último vuelo el 19.07.86 Transferido el 08.08.86 al Arsenal Aeronaval n°2 con un total de 6036.50 horas de vuelo. Transferido en préstamo al ENET N°1"Jorge Newbery" (Villa Luzuriaga/Buenos Aires) el 04.12.91.



El 11 de Diciembre de 1970 comenzaron los trabajos de modificación en el A-4Q 0654/3-A-201, los que terminaron Sept. 1971, cuando fue fotografiado frente a las instalaciones de Tulsa. (McDonnell Douglas)

0655 A-4Q Skyhawk (msn 12128)

Ex USN A4D-2 BuAer 144882. Daños reparados entre el 01.07.66 al 25.08.66 en FAWPRA Jacksonville. Trabajos de modificación concluídos el 20.10.71. Recibido con 3050,70 horas de vuelo, en 02.72 como 0655/3-A-202. Asignado el 02.05.72 a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0655/3-A-202. Avión configurado para operar como tanquero. En 1974 pasó a ser 0655/3-A-302. Averiado el 16.05.74 durante un catapultaje desde el ARA (V-2)"25 de Mayo", al mando del Capitán de Corbeta Camilo Nabias. Un estrobo perforó el tanque de combustible integral del ala, causando un principio de incendio en la zona posterior, durante el aterrizaje. Los daños producidos requirieron una reparación mayor y recorrida de la turbina -que había sido enfriada con agua de mar- retornando al servicio en 03.75. El 22.07.79 mientras realizaba una práctica de bombardeo a 10°, al mando del Capitán de Corbeta Jorge Colombo, se desprendió una bomba Mk.76 desde el PMBR; la misma cayó a tierra en proximidades de Trelew, impactando contra un auto Peugeot 404 que quedo destruído. Averiado el 13.10.79 durante aterrizaje nocturno en la Base Aeronaval Río Grande tripulado por el Teniente de Fragata Julio Poch, tras salir de pista con la rueda de proa retraída (Parte de Averías 13/79) Aeronave desarmada y trasladada hacia Comandante Espora el 22.11.79 a bordo de un L-188 Electra. Reparado en el Arsenal Aeronaval N°2. Averiado el 18.05.82 por retracción involuntaria del tren de aterrizaje con daños menores, en la Base Aeronaval Río Grande; piloto Teniente de Navío Carlos Oliveira. A partir del 03.11.82 quedó en servicio restringido, por fisuras en semiala derecha. Transferido en 1987 a la 2° EscAer de Caza y Ataque. Desactivado el 25.02.88. Ultimo vuelo realizado el 25.02.88 al mando del Teniente de Navío Félix Medici, completando 4929.30 Hrs. Asignado a la Escuela de Mecánica como material didáctico. Cedido en préstamo a la Armada de Brasil, para pruebas a bordo del NAeL(A-11)"Minas Gerais". Devuelto durante 1997 y transferido en 1998 al Museo de Aviación Naval, en donde se encuentra actualmente. Repintado en 05.07 en el esquema táctico utilizado durante la Guerra de Malvinas.

0656 A-4Q Skyhawk (msn 12141)

Ex USN A4D-2 BuAer 144885. Durante vuelo de aceptación en 09.71, sufrió falla de turbina, reparada. Trabajos de modificación concluídos el 11.10.71. Recibido con 3434,90 horas de vuelo, en 02.72 como 0656/3-A-203. Asignado el 02.05.72 a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0656/3-A-203. En 1974 pasó a ser 0656/3-A-303. Averiado el 23.09.77 durante un aterrizaje en el ARA (V-2) "25 de Mayo" con pérdida parcial del semiala Izquierda, con posterior aterrizaje de emergencia en la Base Aeronaval Comandante Espora. Piloto Teniente de Navío Rodolfo Castro Fox, avión reparado. El 13.06.78 durante una práctica de bombardeo, tripulado por el Teniente de Fragata Julio Poch, perdió el drop Derecho en vuelo. Averiado el 13.10.79 durante un aterrizaje en la Base Aeronaval Río Grande. Fuera de servicio entre el 20.01 al 24.03.81, por modificaciones asociadas al Programa Alerta. Entre el 22-24.07.81, se completó la instalación de un lanzador chaff. El 09.08.81 cayó al mar desde la cubierta del portaaviones PAL "25 de Mayo" durante la maniobra de apontaje. Piloto Capitán de Corbeta R. Castro Fox herido. Avión destruído según reporta el Parte de Averías n° 85/81, quedando desactivado con un total de 4394,90 horas de vuelo.





El Skyhawk 0656/3-A-303 fue rescatado y trasladado a Comandante Espora para la investigación pertinente. (Colección Jorge Núñez Padín)

0657 A-4Q Skyhawk (msn 12161)

Ex USN A4D-2 BuAer 144915. Fecha construcción 04.02.59.Trabajos de modificación concluídos el 01.10.71 Recibido con 3258,50 horas, en 02.72 como 0657/3-A-204. Asignado el 02.05.72 a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0657/3-A-204. Aeronave adaptada para empleo como avión tanque y fotográfico. En 1974 pasó a ser 0657/3-A-304. El 19.03.80 durante operación a bordo del ARA"25 de Mayo", se produjo la rotura del gancho de apontaje, por lo que debió aterrizar en la Base Aeronaval Comandante Espora. Durante la fase de catapultaje desde el ARA"25 de Mayo" el 20.08.80 el estrobo golpeó el tanque de reaprovisionamiento, produciendo daños de importancia con pérdida total de combustible; el piloto Teniente de Fragata Juan Rodríguez Mariani aterrizó en la Base Aeronaval Comandante Espora. El 30.09.80 se le desmontó motor, por ingestión de un ave en vuelo. Inspección 13.11.81 reveló fisuras estructurales, que determinaron cambio de ala; trabajos concluídos el 10.04.82. Entre el 24.01 al 07.02.84 fuera de servicio por instalación de "equipo especial". Averiado el 19.07.84 por impacto contra un ave, piloto Capitán de Corbeta M. Iriart. Desactivado el 24.10.87 y transferido al Arsenal Aeronaval n°2 el 26.10.87 con un Tiempo Total de vuelo de 5528,00 horas. Preservado como monumento en la sede del Comando General de la Armada (Capital Federal).



Hasta 1981 se mantuvo la costumbre de pintar en la proa los nombres de pilotos y personal de pista asignado a cada Skyhawk. En la imagen el A-4Q 0657/3-A-304 asignado durante 1978 al Teniente de Navío Curilovic (Jorge Núñez Padín).



Skyhawk 0657/3-A-304 alistado para su traslado hacia la sede del Comando Gral de la Armada (Jorge Núñez Padín).

0658 A-4Q Skyhawk (msn 12175)

Ex USN A4D-2 BuAer 144929. Overhaul realizado entre el 24.02.66 al 01.07.66 en Quonset Point. Trabajos de modificación concluídos el 09.02.72. Recibido con 2425,40 horas, en 02.72 como 0658/3-A-205. Asignado el 02.05.72 a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0658/3-A-205. Preservado desde 07.72 hasta 08.73. En 1974 pasó a ser 0658/3-A-305. Colisión aérea el 30.04.74, mientras estaba tripulado por el Teniente de Navío A. Bedacarratz., reparado. Avería leve en alerón izquierdo el 27 de Agosto de 1980, durante maniobra de estacionamiento en hangar del ARA"25 de Mayo". Tripulado por el Teniente de Navío Carlos Lecour, atacó y hundió a la fragata HMS(F-184)"Ardent" el 21.05.82 en aguas del Estrecho de San Carlos; aeronave averiada por esquirlas, reparado. A partir del 10.03.83 quedó en servicio restringido, por fisura en semiala izquierda. Cayó a tierra el 22.05.86 durante la fase de escape sobre la pista 34 de la Base Aeronaval Comandante Espora., se produjo una brusca pérdida de potencia. De acuerdo a procedimiento el piloto Teniente de Fragata José Plá, se eyectó. Avión destruído, según consta en el Parte de Averías n° 14/86. Tiempo total de vuelo, 4525,30 horas.



Solamente partes de la sección de cola quedaron tras la caída a tierra del Skyhawk 0658/3-A-305 el 22.05.86. (Jorge Núñez Padín)

0659 A-4Q Skyhawk (msn 12209)

Ex USN A4D-2 BuAer 144963. Trabajos de modificación concluídos el 01.11.71. Recibido con 3480 horas de vuelo, en 02.72 como 0659/3-A-206. Asignado el 02.05.72 a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0659/3-A-206. Averiado el 26.10.72 tras deslizarse sobre sus drops alares que quedaron completamente destruídos. Pilo Teniente de Navío Carlos Ruiz ileso; aeronave reparada. En

1974 pasó a ser 0659/3-A-306. Averiado el 02.06.75 durante un ejercicio de reabastecimiento en vuelo, configurado como avión tanque. Se produjo la rotura y pérdida de manguera y canasta; piloto Teniente de Navío Jorge Troitiño. Equipado durante 1976 con una ametralladora fotográfica Omera Segid Typ AA8-30. Fuera de servicio durante 11.81, por pérdida de combustible, por rotura de remaches (Parte de Averías 143/81). Reparado, mediante cambio de planta alar durante 02.82. Aterrizaje de emergencia en la Base Aeronaval Río Grande el 23.05.82 con averías menores y la muerte de su piloto Capitán de Corbeta Carlos M. Zubizarreta. Reparado. Durante un vuelo de adiestramiento nocturno, cayó a tierra el 11.11.82, en terrenos de la Base Aeronaval Comandante Espora. Piloto Teniente de Corbeta Roberto Loubet Jambert muerto. Aeronave destruída, según Parte de Averías n° 58/82. Aeronave descargada del servício activo, con un total de 4840,70 horas de vuelo.



A-4Q 0659/A-206 inicia la carrera de despegue impulsado por la catapulta. (Omar Schibb)

0660 A-4Q Skyhawk (msn 12229)

Ex USN A4D-2 BuAer 144983. Utilizado como TA-4B a partir de 01.68. Trabajos de modificación concluídos el 04.11.71. Recibido con 3281,80 horas de vuelo, en 02.72 como 0660/3-A-207. Adaptado para uso como avión fotógrafo. Asignado el 02.05.72 a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0660/3-A-207. Permaneció preservado desde su llegada al país hasta mediados de 04.73. En 1974 pasó a ser 0660/3-A-307. Ingestión de un ave por la toma de aire Derecha en fase de despegue, desde la Base Aeronaval Comandante Espora el 10 de Septiembre de 1980. Fuera de servicio el 13.11.81, por fisuras en el larguero alar intermedio. Transferido el 16.03.82 al TAC para trabajos de cambio de ala, los cuales fueron suspendidos por la guerra. Librado al servicio el 15.04.82 con motor n° 610885 recién recorrido. Derribado el 21.05.82 sobre el Estrecho de San Carlos. Piloto Capitán de Corbeta Alberto Philippi, eyectado. Tiempo total de vuelo, 4678,80 horas.

0661 A-4Q Skyhawk (msn 12234)

Ex USN A4D-2 BuAer 144988. Mientras prestaba servicio en el escuadrón VA-44, resultó averiado a fines de 1968 por principio de incendio. Reparado entre el 21.01.69 al 08.04.69 en NARF Jacksonville. Transferido en 05.69 al NARTU Alameda como TA-4B. Durante vuelo de aceptación el 05.11.71, sufrió daños en la turbina J65 #610018 por ingestión de cuerpo extraño, obligando a reemplazo de la misma. Trabajos de modificación concluídos el 27.12.71. Recibido con 3756,50 horas de vuelo, en 02.72 como 0661/3-A-208. Adaptado para uso como tanquero y avión fotógrafo. Asignado el 02.05.72 a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0661/3-A-208. En 1974 pasó a ser 0661/3-A-308. Primer A-4Q en recibir inspección PAR en el país, el 27.03.74. Transferido el 10.01.79 al Taller Aeronaval Central, para reparar pérdida de combustible en el ala. Fuera de servicio durante 11.81, por fisuras en el larguero alar intermedio. Ultimo vuelo el 19.12.85 Desactivado el 18.01.86 con un tiempo total de 6169,60 horas de vuelo. Desmontado durante 06.86. Transferido al Aeroclub Mar del Plata, donde está emplazado como monumento con característica 0667/3-A-314. Descargado administrativamente el 21.06.89 según Resolución Expdte. ARV2 n°18/89R.



A-4Q Skyhawk 0661/3-A-308, con las marcas del 0667/3-A-314 en homenaje al TFCB Marcelo Márquez, en el Aeroclub Mar del Plata. (Jorge Núñez Padín)

0662 A-4Q Skyhawk (msn 12235)

Ex USN A4D-2 BuAer 144989. Averías operativas reparadas entre el 06.09.66 al 20.10.66 en NAS Alameda. Trabajos de modificación concluídos el 20.01.72. Recibido con 3147,20 horas de vuelo, en 02.72 como 0662/3-A-209. Asignado el 02.05.72 a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0662/3-A-309. Realizó un aterrizaje operativo a bordo del PAL ARA"25 de Mayo" el 17.08.73 al mando del Contralmirante Horacio Mayorga. En 1974 pasó a ser 0662/3-A-309. Por causas desconocidas quedó fuera de servicio en 07.74, requiriendo reparaciones en planta alar, regresando a la EA33 en 11.75. Fuera de servicio el 26.12.80 por planeador vencido. El 11.09.81 entró a inspección para PAR n°2, trabajos concluídos el 02.06.82. Utilizado como aeronave para evaluación de sistema chaff. Transferido a la 3° EscAer de Caza y Ataque el 09.06.82, vuelo de prueba el 22.07.82. Durante 10.84 se le instaló una turbina, para poder embarcarlo por planchada del PAL "25 de Mayo", con objeto de rodarlo en cubierta. Averiado el 08.07.85 por aterrizaje con tren retraído, en la Base Aeronaval Comandante Espora. Piloto Capitán de Corbeta Roberto Agotegaray; aeronave con daños menores. Reparado con elementos estructurales del 0658/3-A-305. Ultimo vuelo el 31.07.87. Transferido al Arsenal Aeronaval n°2 el 29.10.87 por fin vida útil. Desactivado el 21.06.89 con un total de 5538,10 horas de vuelo. Asignado inicialmente, al Museo de Aviación Naval. Vendido y exportado a Estados Unidos. Registrado el 02.09.98 como N82079 a nombre de Aircraft Charter Service de Houston/Texas.



El A-4Q 0662/3-A-309 fue una de las primeras aeronaves reservadas para el MUAN-Museo Aeronaval. Posteriormente fue vendida y reemplazada por el 0655/3-A-302. (Jorge F. Núñez Padín)

0663 A-4Q Skyhawk (msn 12247)

Ex USN A4D-2 BuAer 145001. Trabajos de modificación concluídos el 01.02.72. Recibido con 3463,00 horas de vuelo, en 02.72 como 0663/3-A-210. Asignado el 02.05.72 a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0663/3-A-310.A las 10:14 horas del 13.06.75 cayó al mar frente a Claromecó (Buenos Aires), desde la banda de babor de la cubierta del PAL ARA"25 de Mayo", luego de un "bolter".El piloto Teniente de Fragata Christian Etchegoyn, consiguió eyectarse, pero perdió la vida. Para ese entonces tenía solamente 189 horas de vuelo en el Skyhawk.



Skyhawk 0663/A-210 con un drop ventral de 300 galones y soporte PMBR a principios de 1973. (Colección Jorge Núñez Padín)

0664 A-4Q Skyhawk (msn 12250)

Ex USN A4D-2 BuAer 145004. Trabajos de modificación concluídos el 10.02.72. Recibido con 4110,00 horas de vuelo, en 02.72 como 0664/3-A-211. Asignado el 02.05.72 a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0664/3-A-211. En 1974 pasó a ser 0664/3-A-311. El 18.07.77, durante un intento de aterrizaje con muy baja visibilidad, toco tierra a 700 metros de la cabecera de pista, elevándose para impactar luego contra un terraplén en la Base Aeronaval Río Grande. Destruído, según Parte de Averías n° 16/77. Piloto Capitán de Corbeta Jorge Czar eyectado. Aeronave descargada por el Arsenal Aeronaval N°2 con fecha 31.03.78 con un total de 4859,00 horas de vuelo.

0665 A-4Q Skyhawk (msn 12256)

Ex USN A4D-2 BuAer 145010.Utilizado como TA-4B a partir de



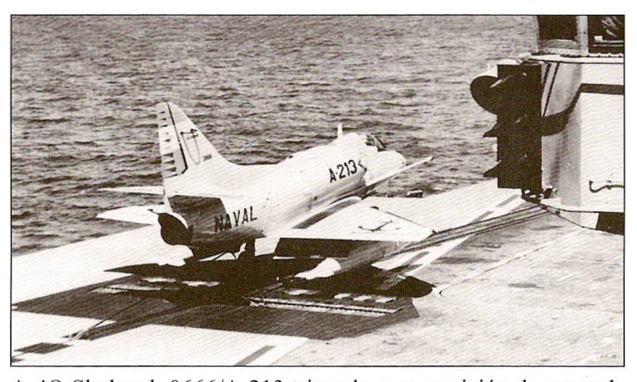
El 18 de Julio de 1977, durante una aproximación instrumental el Skyhawk 0664/3-A-311 impactó contra la cabecera 07 de Río Grande. El Capitán Czar logro eyectarse y su avión cargado con seis Mk.81 sin espoletas, quedó totalmente destruído. (Colección Jorge Núñez Padín)

02.69. Trabajos de modificación concluídos el 31.01.71. Recibido con 3251,60 horas de vuelo, en 02.72 como 0665/3-A-212. Asignado el 02.05.72 a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0665/3-A-212. Adaptado para uso como tanquero. Averiado el 29.05.73 durante un catapultaje desde el PAL"25 de Mayo", sufriendo perforación de tanque integral de combustible (Parte de avería 6/73). En 1974 pasó a ser 0665/3-A-312. Registra un vuelo supersónico, el 03.02.76. Aterrizaje brusco, sobre la cubierta del ARA"25 de Mayo" el 25.08.80; destacado a Trelew para inspección de tren aterrizaje principal. Fuera de servicio el 19.09.80, por pérdida de combustible en el ala. Averiado en combate el 21.05.82, cayó a tierra en proximidades de Puerto Argentino (Islas Malvinas), cuando intentaba un aterrizaje de emergencia. Piloto Teniente de Navío José Arca, eyectado. Aeronave destruída con un total de 4975,30 hrs de vuelo.



El entonces Teniente de Navío Castro Fox a bordo del Skyhawk 0665/3-A-212 durante un despliegue a la Base Aeronaval Alte. Zar, hacia Julio 1976. (CN R. Castro Fox)

0666 A-4Q Skyhawk (msn 12271)



A-4Q Skyhawk 0666/A-213 trincado y en posición de catapultaje. (vía Santiago Riva)

Ex USN A4D-2 BuAer 145001. Trabajos de modificación concluídos el 31.01.72. Recibido con 3729,00 horas de vuelo, en 02.72 como 0666/3-A-213. Asignado el 02.05.72 a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0666/3-A-213. En 1974 pasó a ser 0666/3-A-313. Equipado a partir de 05.74 con una mira Ferranti ISIS 126.Cayó al mar, desde la cubierta del ARA"25 de Mayo" a las 17:35 horas del 23.09.75, luego de romper el cable de frenado N°1 en donde había enganchado. Piloto Teniente de Navío Carlos Sánchez Alvarado, eyectado y rescatado ileso. El avion cayó al agua sobre la posición Lat.39°53´ Sur- Long.61° 05´O.

0667 A-4Q Skyhawk (msn 12296)

Ex USN A4D-2 BuAer 145050. Trabajos de modificación concluídos el 07.02.72. Recibido con 2886,60 horas de vuelo, en 02.72 como 0667/3-A-214. Asignado el 02.05.72 a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0667/3-A-214. Colisión aérea el 30.04.74 contra el A-4Q 0658/3-A-305, mientras ejecutaban un tonel en formación. El 0667/3-A-314 sufrió la pérdida completa de la sección de proa y lanza de reabastecimiento (Parte de Averías n° 7/74); aterrizó en emergencia al mando del Teniente de Fragata Roberto Curilovic.

Reparado, regresando al servicio en 03.75. Averiado en vuelo el 22.06.78 al mando del Teniente de Navío Carlos Sánchez Alvarado, por ingestión de cuerpo extraño que causo averías en todos los alaves. Eyectó cargas externas, aterrizando en emergencia sin mayores daños. Fuera de servicio durante 11.81, por fisuras en el larguero alar intermedio. Derribado en combate el 21.05.82 sobre el Estrecho de San Carlos, con la muerte del Teniente de Fragata Gustavo Márquez. Aeronave descargada del servicio activo, con un total de 4540,60 horas de vuelo.



Skyhawk 0667/A-214 en final, sobre la popa del ARA (V-2)"25 de Mayo" con gancho abajo, durante prácticas PAYD. (Omar Schibb)

0668 A-4Q Skyhawk (msn 12299)

Ex USN A4D-2 BuAer 145053. Trabajos de modificación concluídos el 05.02.72. Recibido con 3286,60 horas de vuelo, en 02.72



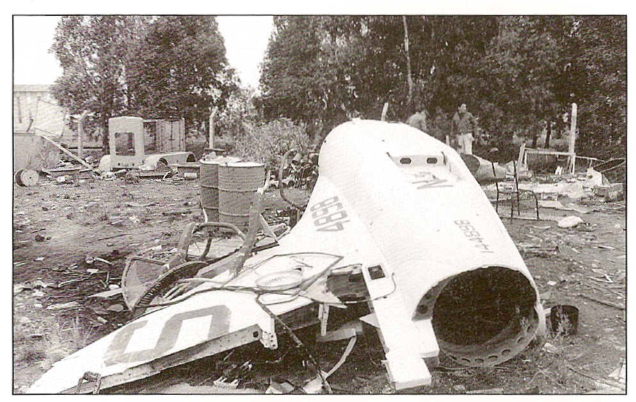
A-4Q Skyhawk 0668/3-A-215 en NAS Cecil Field/Florida. Febrero 1971. (vía Juan Carlos Cicalesi)

como 0668/3-A-215. Asignado el 02.05.72 a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0668/3-A-215.Cayó al mar a 9 millas de la costa, frente a Monte Hermoso (Buenos Aires) el 27.06.73, mientras estaba tripulado por el Teniente de Navío Eduardo Marty. Piloto y aeronave, nunca fueron recuperados. Tiempo total de vuelo 3593,40 horas.

0669 A-4Q Skyhawk (msn 12307)

Ex USN A4D-2 BuAer 145061. Trabajos de modificación concluídos el 15.02.72. Recibido con 2791,40 horas de vuelo, en 02.72 como 0669/3-A-216. Asignado el 02.05.72 a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0669/3-A-216. Durante catapultaje el 13.10.72, el estrobo golpeó la zona ventral, causando daños en un lanzacohetes LAU-32G. Aeronave destruída por impacto contra el suelo, en proximidades de La Vitícola (Buenos Aires) el 16.01.73, produciendo la muerte del Teniente de Fragata Mario Peña. Tiempo total de vuelo, 2967,50 horas.

0743 A-4Q Skyhawk (msn 12154)

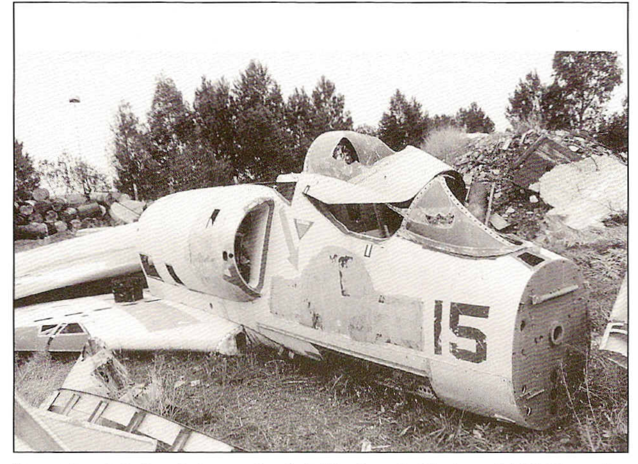


Restos del Skyhawk BuAer 144898, que hubiera sido el A-4Q 0743/3-A-317. (Jorge Núñez Padín)

Ex USN A4D-2 BuAer 144898. Fecha aceptación US Navy 19.01.59, asignado inicialmente al VA-72.Transferido posteriormente al VA-86, NARTU Alameda, NARTU Norva y NARTU Norfolk. Transferido el 01.04.70 al MASDC. Transferido el 26.01.71 al 780° Unit. Recibido con 3896,00 horas de vuelo. Asignado al Arsenal Aeronaval N° 2 en 03.72. Característica reservada 0743/3-A-317.Desguazado en la Base Aeronaval Comandante Espora.

0744 A-4Q Skyhawk (msn 12281)

Ex USN A4D-2 BuAer 145035.Transferido EL 26.05.70 al MASDC. Recibido con 4058,20 horas de vuelo. Asignado al Arsenal Aeronaval N° 2 en 03.72. Característica reservada 0744/3-A-318. Desguazado en la Base Aeronaval Comandante Espora.



Sección del fuselaje y ala del Skyhawk BuAer 145035, seleccionado para convertirse en el A-4Q 0744/3-A-318. Predio del Taller Aeronaval Central el 11.07.87. (Jorge Núñez Padín)

08xx A-4E Skyhawk (msn 13145)

Ex USN BuAer 150092. Ex Heil Ha´Avir 800. Asignado a la 3°EscAer de Caza y Ataque como 08xx/3-A-301.Transferencia cancelada, aeronave retenida inicialmente en el aeropuerto Ben Gurion/Tel Aviv (Israel).

08xx A-4E Skyhawk (msn 13226)

Ex USN BuAer 151056. Ex Heil Ha´Avir 806. Asignado a la 3°EscAer de Caza y Ataque como 08xx/3-A-302.Transferencia cancelada, aeronave retenida inicialmente en el aeropuerto Ben Gurion/Tel Aviv (Israel).

08xx A-4E Skyhawk (msn 13290)

Ex USN BuAer 151120. Ex Heil Ha´Avir 820. Asignado a la 3°EscAer de Caza y Ataque como 08xx/3-A-303.Transferencia cancelada, aeronave retenida inicialmente en el aeropuerto Ben Gurion/Tel Aviv (Israel).



Sección abandonada de cabina de uno de los A-4B de repuesto, utilizada para pruebas de supervivencia. (Jorge Núñez Padín)

08xx A-4E Skyhawk (msn 13334)

Ex USN BuAer 151164. Ex Heil Ha´Avir 825. Asignado a la 3°EscAer de Caza y Ataque como 08xx/3-A-304.Transferencia cancelada, aeronave retenida inicialmente en el aeropuerto Ben Gurion/Tel Aviv (Israel).

08xx A-4E Skyhawk (msn 13382)

Ex USN BuAer 151994. Ex Heil Ha´Avir 833. Asignado a la 3°EscAer de Caza y Ataque como 08xx/3-A-305.Transferencia cancelada, aeronave retenida inicialmente en el aeropuerto Ben Gurion/Tel Aviv (Israel).

08xx A-4E Skyhawk (msn 13407)

Ex USN BuAer 152019. Ex Heil Ha´Avir 844. Asignado a la 3°EscAer de Caza y Ataque como 08xx/3-A-306.Transferencia cancelada, aeronave retenida inicialmente en el aeropuerto Ben Gurion/Tel Aviv (Israel).

08xx A-4E Skyhawk (msn 13411)

Ex USN BuAer 152023. Ex Heil Ha´Avir 849. Asignado a la 3°EscAer de Caza y Ataque como 08xx/3-A-307.Transferencia cancelada, aeronave retenida inicialmente en el aeropuerto Ben Gurion/Tel Aviv (Israel).

08xx A-4E Skyhawk (msn 13418)

Ex USN BuAer 152030. Ex Heil Ha´Avir 850. Asignado a la 3°EscAer de Caza y Ataque como 08xx/3-A-308.Transferencia cancelada, aeronave retenida inicialmente en el aeropuerto Ben Gurion/Tel Aviv (Israel).

08xx A-4E Skyhawk (msn 13432)

Ex USN BuAer 152044. Ex Heil Ha´Avir 853. Asignado a la 3°EscAer de Caza y Ataque como 08xx/3-A-309.Transferencia cancelada, aeronave retenida inicialmente en el aeropuerto Ben Gurion/Tel Aviv (Israel).

08xx A-4E Skyhawk (msn 13438)

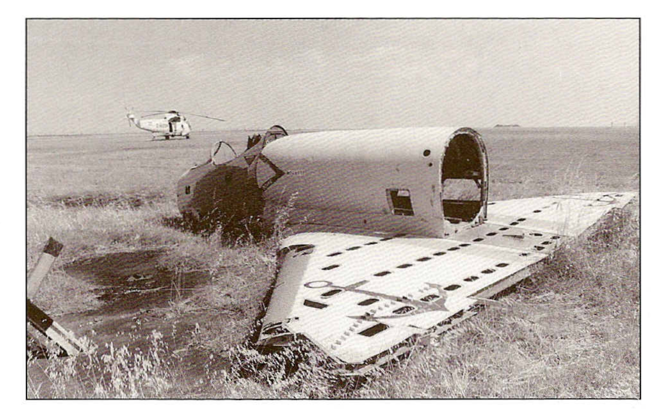
Ex USN BuAer 152050. Ex Heil Ha´Avir 854. Asignado a la 3°EscAer de Caza y Ataque como 08xx/3-A-310.Transferencia cancelada, aeronave retenida inicialmente en el aeropuerto Ben Gurion/Tel Aviv (Israel).

08xx A-4E Skyhawk (msn 13466)

Ex USN BuAer 152078. Ex Heil Ha´Avir 863. Asignado a la 3°EscAer de Caza y Ataque como 08xx/3-A-311.Transferencia cancelada, aeronave retenida inicialmente en el aeropuerto Ben Gurion/Tel Aviv (Israel).

08xx A-4E Skyhawk (msn 13485)

Ex USN BuAer 152097. Ex Heil Ha´Avir 894. Asignado a la 3°EscAer de Caza y Ataque como 08xx/3-A-312.Transferencia cancelada, aeronave retenida inicialmente en el aeropuerto Ben Gurion/Tel Aviv (Israel).



A fines de 1987 se encontraba abandonada la sección delantera de un A-4B con una de las alas fisuradas de A-4Q. No fue posible identificar estos restos. (Jorge Núñez Padín)

MSN	Versión	USN Bu Aer	IDF/ AF serial	Matrícula	Caract.	Caract.
12118	A-4Q	144872		0654	3-A-201	3-A-301
12128	A-4Q	144882		0655	3-A-202	3-A-302
12141	A-4Q	144885		0656	3-A-203	3-A-303
12145	A-4B	144889				
12154	TA-4B	144898				
12161	A-4Q	144915		0657	3-A-204	3-A-304
12173	A-4B	144927				
12175	A-4Q	144929		0658	3-A-205	3-A-305
12178	A-4B	144932				
12179	A-4B	144933		0743		3-A-317
12209	A-4Q	144963		0659	3-A-206	3-A-306
12229	A-4Q	144983		0660	3-A-207	3-A-307
12234	A-4Q	144988		0661	3-A-208	3-A-308
12235	A-4Q	144989		0662	3-A-209	3-A-309
12247	A-4Q	145001		0663	3-A-210	3-A-310
12250	A-4Q	145004		0664	3-A-211	3-A-311
12256	A-4Q	145010		0665	3-A-212	3-A-312
12263	A-4B	145017				
12271	A-4Q	145025		0666	3-A-213	3-A-313
12274	A-4B	145028				
12281	A-4B	145035		0744		3-A-318
12296	A-4Q	145050		0667	3-A-214	3-A-314
12299	A-4Q	145053		0668	3-A-215	
12307	A-4Q	145061		0669	3-A-216	
13145	A-4E	150092	?	08xx		3-A-301
13226	A-4E	151056	849	08xx		3-A-302
13290	A-4E	151120	?	08xx		3-A-303
13334	A-4E	151164	?	08xx		3-A-304
13382	A-4E	151994	863	08xx		3-A-305
13407	A-4E	152019	806	08xx		3-A-306
13411	A-4E	152023	?	08xx		3-A-307
13418	A-4E	152030	?	08xx		3-A-308
13432	A-4E	152044	?	08xx		3-A-309
13438	A-4E	152050	854	08xx		3-A-310
13466	A-4E	152078	?	08xx		3-A-311
13485	A-4E	152097	884	08xx		3-A-312

DETALLE DE LAS OPERACIONES EMBARCADAS ENTRE EL 25.3.82 Y 09.05.82

Fecha	Matrícula	Piloto	Catapultaje	Enganche	Misión
25.03.82	3-A-308	Sylvester		10:55	Incorporación
	3-A-302	Zubizarreta	12:14	12:19	PAYD
	3-A-302	Zubizarreta	12:27	12:30	PAYD
	3-A-302	Benítez	12:42	12:47	PAYD
	3-A-302	Benítez	12:48	12:56	PAYD
	3-A-302	Benítez	13:14	13:16	PAYD
	3-A-302	Zubizarreta	12:29		Traslado EPO
29.05.82	3-A-305	Lecour		08:35	Incorporación
	3-A-312	Sylvester		08:39	Incorporación
	3-A-302	Benítez		08:44	Incorporación
05.04.82	3-A-312	Zubizarreta		?	Traslado EPO
	3-A-305	Sylvester		?	Traslado EPO
	3-A-302	Benites		?	Traslado EPO
18.04.82	3-A-301	Castro Fox	09:14		Incorporación
	3-A-306	Rótolo	09:18		Incorporación
	3-A-307	Medicci	09:35		Incorporación
	3-A-304	Philippi	09:41		Incorporación
	3-A-305	Oliveira	09:54		Incorporación
	3-A-312	Olmedo	10:00		Incorporación
	3-A-306	Benítez	11:13	11:19	PAYD
	3-A-306	Benítez	11:26	11:28	PAYD
	3-A-306	Benítez	11:31	11:34	PAYD
	3-A-307	Medicci	11:43	11:45	PAYD
	3-A-307	Medicci	11:48	11:53	PAYD
	3-A-307	Medicci	12:04	12:06	PAYD
	3-A-307	Medicci	12:07	12:09	PAYD
	3-A-307	Medicci	12:14	12:16	PAYD
	3-A-305	Márquez	13:02	12:11	PAYD
	3-A-305	Márquez	13:09	13:12	PAYD
	3-A-305	Márquez	13:14	13:17	PAYD
	3-A-305	Zubizarreta	13:32	13:40	PAYD
	3-A-302	Sylvester		13:50	Incorporación
	3-A-314	Lecour		13:57	Incorporación
21.04.82	3-A-307	Castro Fox	08:47	09:59	Práctica ataque
	3-A-306	Olmedo	08:48	10:05	Práctica ataque
	3-A-301	Zubizarreta	08:50	10:03	Práctica ataque
	3-A-302	Lecour	08:53	10:07	Práctica ataque
	3-A-304	Márquez	09:46	10:29	Práctica intercepción
	3-A-312	Lecour	18:05		Traslado EPO
22.04.82	3-A-301	Castro Fox	10:00	10:34	Práctica intercepción
	3-A-307	Márquez	10:02	10:36	Práctica intercepción
	3-A-302	Rótolo	11:51	12:32	Práctica intercepción

Fecha	Matrícula	Piloto	Catapultaje	Enganche	Misión
	3-A-306	Sylvester	11:52	12:34	Práctica intercepción
	3-A-306	Oliveira	17:19	18:11	Práctica intercepción
	3-A-307	Benítez	17:21	18:15	Práctica intercepción
23.04.82	3-A-302	Philippi	10:05	11:22	Práctica ataque
	3-A-306	Medicci	10:07	11:24	Práctica ataque
	3-A-301	Rótolo	10:09	11:26	Práctica ataque
	3-A-307	Olmedo	10:10	11:28	Práctica ataque
25.04.82	3-A-304	Castro Fox	10:21		Traslado EPO
	3-A-307	Sylvester	10:23		Traslado EPO
	3-A-306	Zubizarreta	10:24		Traslado EPO
	3-A-302	Benítez	10:26		Traslado EPO
	3-A-305	Philippi	10:30		Traslado EPO
	3-A-314	Oliveira	10:32		Traslado EPO
	3-A-301	Rótolo	10:33		Traslado EPO
28.04.82	3-A-307	Castro Fox		13:07	Incorporación
	3-A-312	Arca		13:20	Incorporación
	3-A-302	Zubizarreta		14:22	Incorporación
	3-A-304	Medicci		14:26	Incorporación
	3-A-305	Benítez		15:03	Incorporación
	3-A-314	Olmedo		15:06	Incorporación
30.04.82	3-A-306	Sylvester		15:15	Incorporación
	3-A-301	Oliveira		15:26	Incorporación
01.05.82	3-A-304	Philippi	16:07	16:50	Exploración
	3-A-307	Medicci	16:07	16:54	Exploración
02.05.82	3-A-302	Philippi	10:46	11:22	APAC
	3-A-307	Márquez	10:47	11:20	APAC
03.05.82	3-A-304	Philippi	14:02	14:30	APAC
	3-A-307	Medicci	14:03	14:32	APAC
	3-A-307	Olmedo	17:17	17:44	APAC
	3-A-304	Zubizarreta	17:18	17:49	APAC
	3-A-314	Lecour	17:19	17:39	APAC
08.05.82	3-A-314	Arca	15:11	16:00	Adiestramiento
	3-A-304	Rótolo	15:14	16:04	Adiestramiento
	3-A-312	Oliveira	15:54	16:36	Adiestramiento
	3-A-307	Olmedo	15:57	16:38	Adiestramiento
09.05.82	3-A-301	Castro Fox	15:57		Traslado EPO
	3-A-302	Olmedo	15:59		Traslado EPO
	3-A-306	Philippi	16:00		Traslado EPO
	3-A-305	Sylvester	16:17		Traslado EPO
	3-A-314	Rótolo	16:18		Traslado EPO
	3-A-304	Benítez	16:20		Traslado EPO
	3-A-312	Oliveira	16.23		Traslado EPO
	3-A-307	Lecour	16:25		Traslado EPO

OBSERVACIONES

(1) Según nota del Jefe de Aviación Naval Capitán de Navío Hermes Quijada, fechada el 29 de Octubre de 1968.

(2) Nota Harrier Aircraft for Argentine Navy. Mr. Delacourt-Smith, Minister of Defence for Equipment, fechado en Londres el 14 de Enero de 1970.

(3) FMS Sale Case AR-BCM-P1.

(4) Según nota 08-235/71 File 31/70 fechada el 21 de Septiembre de 1971, Washington.

(5) Según nota 08-124/71 fechada el 28 de Mayo de 1971, por la compra de seis Aerial Refueling Stores,

(6) Por nota fechada el 26 de Noviembre de 1971 del Capitán de Navío Francisco Lepron, dirigida al Director de Compras en EE.UU. de Israel Mr S. Dror y al Assistant Armed Forces Attache Col. J. Alon, se inició contacto con el gobierno israelita. En definitiva se agregaron tres equipos adicionales a una compra que estaba realizando la Heil Ha´Avir para sus propios A-4E Skyhawk.

(7) Participaron los A-4Q 0659/A-206,0664/A-211,0667/A-214,0668/A-215 y 0669/A-216. Según Informe 5° Etapa de Mar, Nota EA43,OF9B,OO 140"C"/72, fechada el 16 de Octubre de 1972.

(8) Nota N°66"C"/76 JEAN, MOTB fechada el 21 de Diciembre de 1976. Enviada por el Contralmirante Rodolfo Fitte

(9) Nota del Contralmirante Carlos Fraguio, JEAN N° 4"C"/74 "Availability of Aircraft for Sale to the Argentine Navy ", fechada el 10 de Abril de 1974 y dirigida al Senior U.S. Naval Advisor, Buenos Aires.

(10)Douglas Aircraft Proposal 74D-247-1,C1-JEC-354, fechada en Long Beach el 12 de Julio de 1974.

(11)Pedido formalizado por oficio JEAN MOT N°20 Secreto/77.

(12) Plan de Renovación de Aeronaves 1978. Jefatura de Aviación Naval, Contralmirante Rafael J. Serra.

(13) Se destacaron el CC Lavezzo (0654/3-A-301) y el TF Rótolo (0667/3-A-314); que son relevados el día 10 por el CC Philippi(0661/3-A-308) y por el TN Bedacarratz (0659/3-A-306) El regreso se produjo hacia las 18:00 horas del 13 de Febrero de cinco aviones CC Alimonda(0659/3-A-306),CC Philippi(0660/3-A-308), TN Curilovic(0654/3-A-301),TF Barraza(0655/3-A-302) y TF Pettinari(0658/3-A-305). Informe de viaje 1/78 "S" Cdte. Espora 15 de Febrero de 1978.

(14) Informe de viaje N°2/78"S".

(15) Boletín del Centro Naval N° 812.

(16) La comisión estuvo liderada por el Capitán de Corbeta Castro Fox, integrada además por los Tenientes de Navío Rótolo y Oliveira y los Tenientes de Fragata Arca, Lecour y Olmedo. Los aviones utilizados fueron el 3-A-301,-302,-305,-307,-309 y -312.Del Informe de Viaje N°9/80"C".

(17) Oficio EA33, 3FY N°102/79 "C". R/evaluación detección misil Sidewinder.

(18) El 8 de Febrero de 1981 en respuesta a la Orden de Operaciones 01"S"/81 COESCUADOS, se trasladaron a la Base Aeronaval Almirante Zar, cinco A-4Q Skyhawk (0654/3-A-301,0655/3-A-302,0657/3-A-304,0658/3-A-305 y0665/3-A-312) con el apoyo logístico de un Beech B80 Queen Air. Informe de viaje N° 1/81"C".

(19) Según el Acta de Entrega y Recepción del Departamento Logística, de fecha 15 de Marzo de 1983,la escuadrilla disponía de seis aviones:0654/3-A-301,0655/3-A-302,0657/3-A-304,0658/3-A-305,0661/3-A-308 y 0662/3-A-309.De ellos el 0655 y el 0658 estaban sin servicio por mantenimiento e inspección.

(20) Oficio EA33, 3FY N°2"S"/83, fechado el 16 de Febrero de 1983.

(21) Oficio EA33, 3FY N°5"S"/85, fechado el 4 de Octubre de 1985.

(22) Propuesta analizada en el Oficio DIMA THO N° 14/87"C"

(23) Informe del Teniente de Navío Ingeniero Mario Imbelloni del 13 de Junio de 1985.

(24) Oficio EA33, 3FY N°6"S"/81.R/Situación de la unidad y requerimientos. Cdte. Espora, 17 de Diciembre de 1981.

(25) Inicialmente se reportó que la nave atacada había sido un destructor clase County. Sin embargo para el 23 de Mayo, el HMS (D-18)"Antrim" averiado por una bomba de 1000 libras, había sido retirado de la zona de operaciones el día anterior. La gran dimensión del puente y elevada proa del HMS "Intrepid" hicieron que se lo confundiera. Nota al respecto en el la edición N° 817 del Boletín del Centro Naval.

(26)La fragata HMS "Antelope" resultó destruída, cuando se intentaba desactivar una bomba alojada en la banda de estribor, a popa. Este impacto había sido obra del Primer Teniente Luciano Guadagnini; su A-4P Skyhawk C-2xx fue alcanzado pocos segundos después por fuego antiaéreo, para caer por delante de la nave.

(27)Oficio EA33, 3FY N°94"C"/79.Evaluación de lanzarejillas Chaff

(28) Oficio EA33, CJ9 N°3"S"/78 "R/cañón 20 mm Mk.12" fechado el 23 de Junio de 1978 en Comandante Espora , con carácter "Secreto" y "Muy urgente".

(29) Nota 106/2175 de Abraham Perelman, Presidente de Isrex Argentina SACIF, fechada el 19 de Febrero de 1981 en Buenos Aires.

(30)Parte de Averías N°143/81 del Taller Aeronaval Central

BIBLIOGRAFIA

Argentinian "Falklands War" A-4 Skyhawk, IPMS-United Kingdom Magazine, July-August 1987. Jorge Núñez Padin & Neil Robinson

Serie Aeronaval N°1 "McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk" (2° edición). Jorge Núñez Padín. Octubre 1993.

Serie Aeronaval N°11 "McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk" (3° edición). Jorge Núñez Padín, Julio 2000.

Serie Fuerza Aérea N°9 "IAI Dagger Parte 1, 1978-1982. Jorge Núñez Padín, Marzo 2005.

Serie Fuerza Aérea N°14 "McDonnell Douglas A-4C Skyhawk". Jorge Núñez Padín. ISBN 978-987-20557-2-1.Abril 2008.

"Yo fui piloto aviador naval", Capitán de Navío Rodolfo Castro Fox. Serie Aeronaval ,2002.

"Las Fuerzas Navales Argentinas. Historia de la Flota de Mar". Contralmirante Pablo Arguindeguy y Contralmirante Horacio Rodriguez. Instituto Browniano. ISBN 987-95160-1-X. Buenos Aires, 1995

"La Escuadra en Acción. 1978 El Conflicto Chile-Argentina visto a través de sus protagonistas" Random House Mondadori, Santiago de Chile 2004. Patricia Arancibia Clavel y Francisco Bulnes Serrano.

"El Albatros dorado". Francisco Martínez.

"La Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque a 25 años del Conflicto del Atlántico Sur ". Capitán de Navío Rodolfo Castro Fox. Boletín del Centro Naval N° 817/Mayo-Agosto 2007.

A-4B Reconditioning & Modification Program. Argentina Navy. MDC J0125. Douglas Aircraft Company, Tulsa Division, 21 September 1970.

NATOPS Flight Manual Navy Model A-4B/C/L Aircraft (NAVAIR 01-40AV8-1) 15 September 1970.

A-4/TA-4 Tactical Manual (NAVAIR 01-40AV-1T)

Descripción y operación de los sistemas electrónicos. Avión A-4B. Armada Argentina, 1971.

Engineering Change Proposal # 1057. Installation of 30 mm gun system in A-4 aircraft to the Argentinian Naval Air Force(A.N.A.F.).Israel Military Industries.

HOPE Weapon Delivery System. General Description Handbook Elbit Computers Ltd. May 5, 1985.

"Las Fuerzas Navales Argentinas. Historia de la Flota de Mar". Contralmirante Pablo Arguindeguy y Contralmirante Horacio Rodriguez. Instituto Browniano. ISBN 987-95160-1-X. Buenos Aires, 1995.

Famous Airplanes of the World n°123 "Douglas A-4A/F Skyhawk". Burindo, Tokyo. Enero 1981.

The British Aerospace Sea Harrier "Falklands Fighter". Andy Evans. SAM Publications. ISBN 978-9551858-2-3. Bedford, 2007.





A-4E Ayit BuAer150050. Esta aeronave, que habría sido el 3-A-310 depositada al aire libre en Hatzerim, conserva aunque descolorido el esquema gris de la Aviación Naval. (Marco Pennings)



A-4E Ayit ex IDF/AF 884, para la cual se reservó la característica 3-A-312. Hatzerim/Israel, 6 de Mayo del 2008 (Marco Pennings)



Douglas A-4E Ayit BuAer 152090,que aunque no figura en la documentación inicial, consta como una de las aeronaves destinadas para la Aviación Naval. Hatzerim, 6 de Mayo del 2008 (Marco Pennings)

McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk 0668/3-A-215 (msn 12299)
Comisión A-4B Skyhawk. US Naval Air Station Cecil Field (Florida), Febrero 1971.

McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk 0657/3-A-304 (msn 12161)
3° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque. Base Aeronaval Comandante Espora, Agosto 1984.
Esta aeronave tripulada por el Comandante de la EA33 Capitán de Corbeta Alejandro Francisco, realizó el último catapultaje de un Skyhawk desde el portaaviones el 19 de Julio de 1984.



McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk 0657/3-A-304 (msn 12161)
3° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque. Base Aeronaval Río Grande, finales de Mayo 1982.
Camuflaje aplicado en Río Grande a partir del 24 de Mayo a los Skyhawk 3-A-301,-302,-304 y -306.

McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk 0662/3-A-309 (msn 12235)
3° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque. Base Aeronaval Comandante Espora, Julio 1982.
Este inusual camuflaje fue aplicado en el Arsenal Aeronaval N°2, mientras se realizaban trabajos de mantenimiento. Este fue el único A-4Q que no participó en acciones de guerra, ya que se reincorporó al servicio el 11 de Julio de 1982.

Mc Donnell Douglas

A-4Q & A-4E SKYHAWK

Serie Aeronaval # 24

McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk 0656/3-A-302 (msn 12128)

3° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque. Base Aeronaval Comandante Espora, mediados de 1984.

Configuración inicial de baja visibilidad, con la Insignia Nacional en pequeñas dimensiones a ambos lados del timón. Utilizada solamente por pocas semanas en el 0656/3-A-302.



McDonnell Douglas A-4E Ayit 3-A-301 (msn 13145)

Aeropuerto Ben Gurion (Israel), Agosto 1985.

La ilustración representa el aspecto que hubiera tenido esta aeronave con los colores de la EA33 y equipada con los misiles AGM-65A Maverick. Varios A-4E llegaron a ser pintados con el esquema gris de la Aviación Naval.